

ROMULUS LAL

operațiunea METROUL



REPORTER

REPORTER

ROMULUS LAL

OPERATIUNEA METROUL

EDITURA EMINESCU

1981

Intersecția străzii *Lînăriei* cu *Splaiul Unirii*. De aici voi porni în cea mai lungă călătorie subterană pe care am făcut-o vreodată. Este aproape de ora prînzului. Soarele verii toride s-a topit și curge pe chipurile oamenilor, pe ziduri, pe mașini și arbori, ca mierea, nici umbra nu mai folosește la nimic, miroase puternic a cauciuc încins.

La cîțiva pași, pe o stradă îngustă, un buldozer se încăpățînează să străpungă zidul unei case în demolare, răs-pîndind în jur nori de praf și izuri iuți de pivnițe umede și mucegăite. Mai jos, spre *Abator*, se văd mormane de pămînt răscolit, peste care se rotesc calme brațele macaralelor. Se sapă și se bat temelii noi și adînci.

Cît privești cu ochii, peisajul e dominat de semnele șantierelor. Dinspre uzina de peste drum răzbat pulsațiile ritmice și potolite ale atelierelor. În apropiere, curge *Dîmbovița*. Apele ei alunecă leneșe între malurile rănite de excavatoare, aducînd în undele tulburi puțină răcoare de sub streșina Carpaților.

Cobor treptele de granit negru ale stației *Timpuri Noi*, străjuite de pereți placați cu travertin, pînă la ușile mari din sticlă transparentă ale palatului subteran. Le împing ușor, abia atingîndu-le. Parcă se deschid de la sine. Un val de aer rece mă învăluie plăcut și odihnitor. Pătrund în prima sală, largă și primitoare. Luminile puternice ale tuburilor de neon, ascunse în tavanul mascat sub oglinzi de

sticlă colorată se reflectă feeric în mozaicul faianței strălucitoare care acoperă pereții și pardoseala.

Din acest uriaș vestibul, spațiul se bifurcă. Un culoar duce spre pasajul de trecere a pietonilor, altul, pe care îl urmez, mă conduce spre sala porților cu „lacăte“ invizibile. Pentru a le deschide, n-am nevoie decât de o monedă de un leu. O introduc într-unul din *turnicheți* -- cum se numesc în termeni tehnici porțile de care vorbeam — și în mai puțin de o secundă lumina roșie, care interzice trecerea, se stinge pentru ca în locul ei să se aprindă lumina verde : liber. Drumul îmi este deschis. Unul câte unul, călătorii se scurg printre pupitrele turnicheților spre sala și mai spațioasă de la nivelul inferior. Sala peroanelor.

Cele două linii ferate, pentru ambele sensuri, o taie în jumătăți egale. Teleafișajul electronic de la capătul peronului ne arată ora exactă : douăsprezece și treizeci și cinci. Pe un ecran alăturat, urmărim timpul, în minute și secunde, pînă la sosirea trenului.

... 6,05... 6,10... 6,15... Imperturbabile în ritmul lor incorruptibil, minutele și secunde apar și dispar pe cadranul teleafișajului. 6,20... 6,25... 6,30... Știm că trenul va sosi exact la șapte minute de la plecarea celui anterior. 6,35... 6,40... 6,45... Călătorii așteaptă liniștiți. 6,50... 6,55... 7,00.

Din întunericul tunelului apar luminile farurilor. Exact în minutul șapte. Aerodinamic, cu vagoanele galben-maronii, silențios și primitiv, trenul frînează la mijlocul peronului. Ușile se deschid automat, în perfectă sincronizare. Nimeni nu se înghesuie, toți pasagerii au loc suficient. Garniturile sînt formate, deocamdată, din două vagoane, cu o capacitate de patru sute de călători. Dacă, totuși, aglomerația e mare, călătorii rămîn pe peron. Peste șapte minute sosește alt tren.

Greu mai poți să-i recunoști aici, în așteptarea metroului, pe călătorii din stațiile autobuzelor și tramvaielor. Odată cu ei, pe scările de granit negru, în șălile sobre dar

strălucitoare ale peroanelor, coboară parcă politețea, respectul, ordinea și civilizația. Nimic nu impune mai bine ordinea decît ordinea însăși. Deși situat mult în adîncul pămîntului, metroul se ridică, prin natura și calitatea construcției, prin locul său în concurența mijloacelor de transport moderne, la înălțimea exigențelor călătorului pretențios.

Atențiune ! Se închid ușile ! auzim vocea dispecerului, în difuzoare.

În clipa următoare, ușile se închid automat. Trenul pornește lin, pentru ca după numai cîteva secunde să atingă viteza maximă admisă. „Aventura“ mea subterană începe.

Stația „Timpuri Noi“ a rămas în urmă. Pătrundem în tunelul întunecos, mult sub apele Dîmboviței, mult sub străzile aglomerate ale orașului. În vagoane e o lumină plăcută, odihnitoare. Parcă plutim. Nici o zmcitură, nici un zgomot de motoare nu ne tulbură ; ventilatoarele nevăzute înprospătează permanent aerul care ne învăluie plăcut. Au trecut șaptezeci și două de secunde de la plecare. În difuzoare se aude aceeași voce :

Urmează stația „Piața Unirii“. Peronul, pe stînga !

Încă o secundă și trenul oprește. Ne aflăm în centrul subteran al Capitalei, în cea mai mare dintre stațiile metroului. Un palat în bătaia luminii și a culorilor calde, construit în stilul arhitecturii sobre și calme. Suprafața interiorului său depășește dimensiunile a trei terenuri de fotbal. Staționăm de douăzeci și nouă de secunde.

Atențiune ! Se închid ușile !

Secunda treizeci. Trenul pornește. Prin ferestrele întunecate nu mai e nimic de văzut. Urmăresc secundarele ceasului. Au trecut nouăzeci de secunde de la plecarea din ultima stație. Vocea crainicului ne anunță prin difuzoarele ascunse :

Urmează stația „Izvor“. Peronul, pe partea dreaptă !

Alte treizeci de secunde de staționare. Pe linia paralelă, în sens invers, a oprit un alt tren.

Vă rugăm, nu depășiți banda de siguranță, atrage atenția călătorilor vocea din difuzoare.

Încerc să-mi imaginez chipul acestui crainic. Nu știu de ce mi-l închipui ca pe un bărbat în vîrstă, cu mustață bogată, sfătos ca un bunic, în uniforma lui de ceferist, cu chipiul lăsat pe sprîncene.

Tînărul cu bluza neagră, care a aruncat un bilet de tramvai pe jos, este rugat să-l ridice și să-l pună la coșul de hîrtii, îl aud muștruluindu-l pe cel vinovat. Oare de unde l-a văzut?

Din nou la drum. „Aventura“ decurge după programul dinainte știut. Nici o abatere, nici o secundă avans sau întîrziere. Cîțiva studenți care au urcat odată cu mine își continuă conversația în vervă. O femeie cu coșul încărcat de zarzavaturi se gîndește, probabil, la mîncărurile pe care va trebui să le pregătească pentru prînz. O educatoare, care însoțește un grup de copii în uniforme de grădiniță, le explică ceva în legătură cu funcționarea metroului. Un bătrîn de pe scaunul din dreapta mea citește în ziar *Timpul probabil de mîine*. Știm că afară, la suprafață, sînt treizeci și cinci de grade. Aici, în tren, e o răcoare plăcută, întreținută, în limitele programate, prin sistemul de ventilație automat.

Urmează stația „Eroilor“ ! Peronul, pe partea dreaptă !

Ceasul a mai avansat cu un minut și douăzeci de secunde. Arhitectura și finisajele stației sînt concepute și realizate cu mai multă risipă de fantezie, jocul de culori în mozaicurile pereților și ale pardoselilor e inspirat, formele și volumele coloanelor de susținere, armonioase. De aici se va ramifica viitorul tronson al liniei de metrou spre stația finală

IREMOAS. Călătoria noastră pe sub albia Dîmboviței continuă.

De la inaugurarea sa, la 16 noiembrie 1979, au trecut cîteva luni. Astăzi, la mijlocul verii anului 1980 — am aflat de la dispeceratul central — unul dintre noi, cei aflați în trenul subteran, este călătorul cu numărul 10 000 000. S-ar putea să fie fetița cu fundiță albă din apropierea educa-toarei, s-ar putea să fie studenta cu ochi albaștri care se pregătește de coborîre sau pensionarul citind rubrica „Starea vremii“. Cîte autobuze, troleibuze, tramvaie ar fi fost necesare pentru a transporta acești călători spre destinațiile lor? Calculul nu ne-ar servi la nimic.

— Călătoriți frecvent cu metroul?

— Chiar foarte des deoarece lucrez la uzina de mașini agricole *Semănătoarea* și locuiesc în zona pieții Unirii.

— Ce ziceți despre acest mijloc modern de transport, acum, după ce v-ați obișnuit cu el?

— Îmi face impresia că metroul a existat dintotdeauna, de cînd mă știu am făcut, parcă, drumul la uzină și înapoi, acasă, cu metroul.

Cel care îmi răspunde este un tînăr strungar. Pun aceeași întrebare gospodinei care se întoarce de la piață cu coșurile încărcate. Se bucură cînd îi spun că s-ar putea ca tocmai ea să fie călătorul cu numărul zece milioane.

— Este minunat. N-aș mai putea să-mi imaginez orașul fără metrou.

La ultima stație a urcat un grup de tineri excursioniști. Se vede imediat că sînt din provincie, după încărcătura pe care o poartă fiecare.

— Ați mai călătorit cu metroul? îi întreb.

— Nu. Sîntem din Baia Mare. Metroul este primul obiectiv în programul excursiei noastre prin Capitală, îmi răspunde unul dintre ei. Pînă mai ieri era un vis, o idee de domeniul

fantasticului. Acum e realitate. Călătorim cu el și ne fascinează.

Ceea ce mai ieri părea, într-adevăr, o fantezie, azi e o realitate obișnuită, un reflex aproape. Ceea ce doar cu un an în urmă ne emoționa — șantierul metroului, pe care ne era greu să ni-l imaginăm în funcțiune — azi a intrat într-un perimetru foarte cunoscut, în viața de fiecare zi a orașului, a locuitorilor săi. Chiar și cei care nu l-au văzut încă, n-au urcat în el, îl știu ca fiind al lor, ca făcând parte din peisajul urbanistic al Capitalei. Spunem tot atât de simplu și de firesc, „mergem cu metroul“, cum am spune că mergem cu tramvaiul. Chiar și cu punctualitatea lui, din șapte în șapte minute, ne-am obișnuit și știm de pe acum că atunci când toată magistrala va fi gata și linia de metrou va lega platforma industrială *Republica* — 23 August cu întreprinderea IREMOAS din cartierul *Militari*, frecvența trenurilor prin stații va fi din nouăzeci în nouăzeci de secunde. Când cobori din tramvai pentru a urca pentru prima dată în metrou poate nu-ți vine să crezi în această severă punctualitate. Dar, după aceea, te întrebi cum ar fi posibil ca metroul să întârzie câteva secunde?

— Dacă se defectează, totuși, ceva la o garnitură? Întârzierea nu mai poate fi evitată.

— Întocmai. În această situație, îmi explică tînărul mecanic de la pupitrul de comandă al trenului, este trimisă pe traseu o garnitură de rezervă. Cea defectă se retrage în depou pentru reparație. În stații, durata de așteptare va fi dublă. Deci, de la șapte la patrusprezece minute. Defecțiunile sînt însă rare. Metroul românesc înregistrează în prezent o regularitate de 99,5 la sută. Mult mai bună decît regularitatea celor mai cunoscute metrouri din lume. Călătorii știu acest lucru. Sînt siguri că întârzierea nu poate fi mai mare. Ei

s-au obișnuit deja cu mersul de ceasornic al metroului și firma noastră și-a început existența, putem spune, sub semnul unor frumoase certitudini.

I-am lăsat călătorului cu numărul zece milioane timp suficient — cîteva luni de la inaugurarea primului tronson — pînă la dialogul de față, pentru a se acomoda cu metroul. Dar, acum i se pare ciudat că cineva îl întreabă ce impresie îi produce călătoria cu acest mijloc de transport. „Parcă de cînd mă știu călătoresc cu metroul“, îmi vine mereu în memorie răspunsul strungarului de la uzina de mașini agricole. Ne-am obișnuit nu numai cu punctualitatea lui, dar și cu ținuta personalului din stații, cu politețea sa față de călători. Ni se pare firească curățenia din stații și vagoane. Metroul a devenit un etalon valoric.

Urmează stația „Grozăvești“. Peronul pe stînga.

Au trecut o sută douăzeci de secunde de la plecarea din ultima stație. Grupul de studenți coboară pentru Institutul politehnic.

Atențiune ! Se închid ușile.

Pentru menținerea în funcțiune perfectă, douăzeci de ore din douăzeci și patru, a metroului, lucrează neîntrerupt, ascunsă privirilor noastre, ale călătorilor, o adevărată uzină vie, cu sute de muncitori și specialiști. Din stațiile electrice de alimentare, din stațiile electrice de forță și lumină, din stațiile de ventilație, din stația de automatizări pentru circulație, de la instalațiile de telemecanică și telecomunicații, de la instalația de sesizare a fumului, de la instalația de control a temperaturilor, de la instalația de televiziune cu circuit închis, din atelierele de întreținere și reparații, ei supraveghează permanent starea generală, mersul ireproșabil al metroului. Nu-i vedem pe acești oameni și nu le cunoaștem truda. Dar știm că dacă totul decurge în ordine înseamnă

că în uzina vie din spațiile tehnice subterane, muncitorii și specialiștii sînt la datorie.

Urmează stația „Semănătoarea“ ! Peronul pe dreapta.

La terminarea magistralei est-vest, linia metroului va măsura douăzeci și șapte de kilometri. Dacă cele două tunele ale sale — dus și întors — ar fi fost săpate pe verticală și nu pe orizontală, minerii ar fi ajuns în zona temperaturilor înalte ale litosferei, unde cuțitele sapelor lor de oțel s-ar fi topit. Nici acolo însă, nici mai departe, în străfundurile pămîntului, nicăieri nu s-ar găsi temperaturi materiale atît de ridicate încît să poată egala temperatura sufletească ce încălzește inimile acestor bărbați, în munca și creația lor. Cîți dintre noi, călătorii, ne gîndim la ei, la dăruirea cu care muncesc ? Chiar și în aceste clipe, undeva pe aproape, în tăcerea de nepătruns a adîncurilor, sute de bărbați și femei ne veghează drumul.

Capacitatea de trafic maxim pe magistrala 1 : circa cincizeci de mii de călători pe oră și sens. Viteza comercială a metroului ajunge la treizeci și patru — patruzeci de kilometri pe oră față de nouă-zece kilometri pe oră la tramvaie și doisprezece-patrusprezece kilometri pe oră la troleibuze, sau maximum douăzeci și cinci de kilometri pe oră la autobuze. Pornind de la uzina „Republica“ un călător parcurge cu mijloacele de transport de la suprafață distanța pînă la IREMOAS în circa o oră și jumătate. Cu metroul, aceeași distanță va fi străbătută în douăzeci și cinci de minute. Într-un tren format din șase vagoane, vor putea urca o mie două sute de călători. Și vor fi în final cincizeci de perechi de trenuri, ceea ce va determina practic eliminarea oricărei aglomerații în cele 17 stații dispuse de-a lungul traseului. Trenurile sînt comandate de un dispecerat central de circulație cu ajutorul calculatoarelor de proces. Rolul mecanicului se reduce la supravegherea bunei funcționări a garniturilor,

cu ajutorul aparatelor de bord. Convorbirile mecanicului cu dispecerul central se înregistrează pe banda de magnetofon ascunsă în „cutia neagră” de control, cu care sînt înzestrate în prezent doar avioanele supersonice. În întreaga sa complexitate, metroul bucureştean a fost gîndit şi construit după exigenţele viitorului.

Ajungem în staţia finală. Au trecut unsprezece minute şi douăzeci de secunde de la plecarea din staţia „Timpuri Noi”. Cu tramvaiul am fi străbătut această distanţă în treizeci şi două de minute. Cu autobuzul, în nouăsprezece minute. Cu nici un alt mijloc de transport de la suprafaţă n-am fi ajuns atît de repede.

„Aventura” mea subterană se încheie aici. Prin nici un alt tunel rutier sau feroviar din ţară trecerea nu durează atît de mult, pentru că nici unul nu se întinde pe o lungime atît de mare. În realitate însă, adevărata aventură au trăit-o şi o mai trăiesc constructorii. Pentru ca această distanţă de opt kilometri să poată fi parcursă în unsprezece minute, ei au muncit sub pămînt două milioane trei sute şaizeci şi şapte de mii opt sute optzeci de minute.

Dau acele ceasornicului înapoi şi pornesc în sensul invers al timpului în căutarea aventurii lor. Începînd din acea zi de martie 1975, cînd s-a declanşat *Operaţiunea Metroul*.

De cînd datează ideea construirii unui metrou în București? Greu de spus. E neîndoielnic însă că atunci, în 1863, cînd ce punea în funcțiune, la Londra, primul metrou din lume, or fi fost destule spirite înaripate și la noi care voiau un asemenea mijloc de transport urban în capitala tînărului stat. Firește, pentru perioada aceea, ideea ar fi fost, pe bună dreptate, socotită utopică.

Cînd întîiul metrou își începea goana pe sub orașul de pe Tamisa, în orașul de pe Dîmbovița se construiau primele mari și spectaculoase edificii, autentice monumente ale arhitecturii. Bineînțeles, cu concursul celor mai cunoscuți arhitecți din apus pentru că școala de arhitectură românească era încă la începuturile ei. Astfel, la 1888, se inaugurează Ateneul Român, realizat după planurile arhitectului francez Albert Gallerou și ajutat de arhitectul nostru Constantin Băicoianu, după ce, în 1885, același Gallerou, secondat de compatriotul său Cassien Bernard, construiește Banca Națională; între 1890—1895, arhitectul A. Ballu dăruiește Capitalei Palatul Justiției; între 1896—1900, arhitectul Paul Gottereau înalță palatul Casei de Economii etc.

Dar încă pe atunci începuse să se afirme cu deosebită vigoare o pleiadă de tinere talente autohtone care introduc masiv în operele lor elemente specifice românești. Arhitectul Ion Mincu construiește în 1886 Casa Lahovary, preluînd și adaptînd elemente proprii arhitecturii vechi românești; în 1887—1889 construiește Casa Monteoru; în 1894 — restau-

rantul „Doina“ de pe Șoseaua Kiseleff, cu elemente românești specifice regiunilor de deal ; în 1890—1892 — actualul liceu „Zoya Kosmodemianskaia“ și multe altele care se întreceau în rafinament arhitectural cu construcțiile realizate de arhitecții străini. Înaintea lui Mincu, Alexandru Orăscu oferă planurile după care se construiește, și se inaugurează la 1869, Universitatea București. La începutul secolului nostru, Petre Antonescu înalță Palatul Crețulescu, Palatul Primăriei, Banca de Investiții etc ; Dimitrie Maimarolu coboară în 1912 schelele de pe Casa Centrală a Armatei ; Ștefan Burcuș ridică Biblioteca Centrală de Stat, pentru care primește în 1907 premiul întâi în cadrul unui concurs internațional ; D. Nenciulescu reconstruiește între 1930—1937 actualul Palat al Republicii. Constructorii și arhitecții români ai vremii nu se poate, așadar, să nu se fi gândit, văzând metrouirile din străinătate, la viitorul „metropolitan“ bucureștean.

Să ne reîntoarcem însă la primele metrouiri. Începutul îl face, deci, Londra, în 1863, pentru ca în următorii... șaptezeci și doi de ani, pînă în 1935, să se pună în funcțiune alte șaptesprezece sisteme : New-York 1868, Istanbul 1875, Chicago 1892, Budapesta 1896, Glasgow 1897, Paris 1900, Boston 1901, Berlin 1902, Philadelphia 1910, Hamburg 1912, Buenos Aires 1913, Madrid 1919, Barcelona 1924, Atena 1925, Osaka 1933, Moscova 1935.

Urmează o pauză de 15 ani, determinată de cel de-al doilea război mondial, timp în care construcția metrouirilor bate pasul pe loc. Între 1950—1974, intră în funcțiune alte 24 de sisteme : Stockholm 1950, Toronto 1954, Lenin-grad 1955, Cleveland 1955, Roma 1955, Nagaya 1957, Lisabona 1959, Haifa 1959, Kiev 1960, Milava 1964, Montreal 1966, Oslo 1966, Baku 1967, Rotterdam 1968, Mexico 1969, Beijing 1971, München 1971, San Francisco 1972,

Nürnberg 1972, Sapporo 1972, Yokohama 1972, Praga 1974, Sao Paulo 1974.

În 1975 erau în funcțiune 43 de metrouri, cu o lungime a liniilor de 2691,7 kilometri, din care 1102 km sînt în aer liber și aproape 1590 km în tunele. „Bătrînul“ metrou londonez are și cele mai lungi linii — 414 kilometri, urmînd în ordine New York cu 395,3 km, Paris 250 km, Moscova 148 km etc. Metroul cu liniile cele mai scurte — 14,1 km — este și primul construit în Europa continentală : Budapesta ¹.

Cum se călătorea prin părțile noastre în anii de început ai metrourilor ? Avem în acest sens o amănunțită descriere de la 1836, aparținînd scriitorului francez Stanislas Bellanger, autorul cărții „Le Keroutza“ („Căruța“) sau „Călătorie în Moldo-Vlahia“ : *„În nici o parte din lume după cîte știu — scrie Bellanger — nu se călătorește cu mai multă repezițiune, dar într-un mod mai puțin confortabil, ca în Moldo-Vlahia. Poștele valabe sînt de patru leghe, adică de 16 kilometri. Fiecare are cîte o stație unde călătorul găsește cai de călărit, ori de trăsură, ori încă bivoli sau boi... În trăsură, întovărășit de 2 sau 3 surugii, pleci cu ințelea unui strașnic vînt, nu mergi pe pămînt, ci abia îl atingi ca o rîndunică, pierzi respirația, auzul și vederea, asfixiat de praful care te învăluie din toate părțile“* ².

De unde se vede că boala vitezei o aveau și străbunii automobiliștilor noștri de azi. Nu în zadar, încă la 1787, a fost nevoie de o... primă reglementare a vitezei în București și încă printr-un pitac domnesc, care impunea vizitiilor ca nu cumva „Cu blestemata fire a lor, cînd e învălmășeală, să dea nebunește năvală, ci să aștepte cu încetul și la pas“ ³.

Venind însă mai aproape de anii apariției metroului, aflăm pe străzile Bucureștiului, la 1871, primele tramcare,

¹ După Jorge Espinoza Ulloa, „Ed. Metro“, ediția 1975

² N. Iorga „Istoria românilor prin călători“.

³ V. A. Urechia, „Istoria Românilor“, vol. 3, p. 74.

un fel de camioane acoperite, trase de cai, care luau câte zece pasageri la „bord“. Ultimul serviciu de tramcare s-a retras de pe piață în 1904 și aparținea vestitului Toma Blîndu, pe care scriitorul Ion Pas îl evocă în romanul „Zilele vieții tale“ astfel : „Trecea în hurducături, ca o corabie sau ca o cămilă, stîrnind pulberea șoselei și învăluit el însuși în ea, tramcarul lui Toma Blîndu, ducînd lumea la Moși“¹.

Dar tramcarele nu erau singurele mijloace de transport în comun. Tramvaiul cu cai, care apărea pentru prima oară în New-York, la finele anului 1859, își deschide drum și în București în același an 1871, cînd se înființează prima întreprindere de acest fel sub formă de concesiune cu capital străin. Confortul lor era mult sporit. Ulysse de Marsillac consimnează în cartea sa „Guide du voyageur à Bucarest“, București, 1872, pag. 168 : *„Aceste omnibusuri «americane», cum le zice, sînt într-adevăr, cu băncile lor din catifea roșie, de o rară eleganță și foarte confortabile. Fără zguduiri, aluneci pe șine de fier, ceea ce este un fel de voluptate cînd ești obișnuit cu scuturăturile birjei pe caldarîmul nostru. Cu cincizeci de bani poți face o plimbare încîntătoare pe Calea Moșilor și pînă la capătul Podului, trecînd pe la Sf. Gheorghe, Biserica Enei, Strada Academiei, Teatrul, străzile Știrbei Vodă, Luterană, Fîntîna Roșie și Tîrgșor pînă la bariera Mogoșoaiei, și ce felurime de pasageri : Oboreni pînă la Sf. Gheorghe, bancheri și samsari pînă în piața Teatrului și apoi plimbăreții care se duc la Șosea“*.

Dar progresul tehnic continuă. La 9 decembrie 1894, se dă în exploatare prima linie electrică de tramvai în București, care străbătea bulevardul Obor-Cotroceni. Ceea ce nu înseamnă că acest progres tehnic a fost primit cu brațele deschise. Pe mulți îi speria, atunci, ca și acum : „În ce pri-

¹ Alexandru Cebuc — „Din istoria transportului de călători în București“

vește tracțiunea cu electricitate, cu toții vedem ce aspect hidos prezintă sîrmele acelea spînzurate în aer pe niște stîlpi imposibil de privit" — protesta un consilier comunal, după cum se poate citi în Monitorul Oficial din anul 1897 — sau : „sînt contra înființării de tramvaie cu electricitate și cu aburi — își spunea alt consilier părerea în aceeași ședință a Consiliului Comunal — care ar fi o calamitate pentru public, pentru că firele electrice pot trăsni oameni și animale, iar aburii ar speria caii de la trăsuri și celelalte vehicule".

În 1900, marele industriaș român Gh. Assan introduce în București primul automobil, iar în 1921 apar primele autobuze, destinate transportului în comun, administrate de o mică întreprindere particulară. Ea nu rezistă însă concurenței tramvaielor și este curînd lichidată pentru a se reînființa în 1924. În 1926 existau în întreaga țară 15 895 de autoturisme, autobuze, camioane, motociclete și diverse alte mijloace mecanice de transport.

La 31 decembrie 1938, lungimea totală a liniilor de tramvai în București era de peste 111 kilometri ; iar liniile de autobuze se întindeau pe 141 km de străzi. Capitala dispunea, astfel, de o dezvoltată și modernă rețea de transport în comun.

Din această perioadă se păstrează și prima atestare documentară a ideii construirii unui metrou. O aflăm consemnată în articolul *Acoperirea Dîmboviței* de ing. Horia Voinescu, publicat în revista *Urbanismul* nr. 7—9 din 1935. Analizînd ofertele făcute de diverși antreprenori și diverse societăți de construcții pentru acoperirea Dîmboviței în perimetrul central al Capitalei, autorul articolului se referă între altele și la planul prezentat de inginerul Prager, notînd :

„Antrepriza Prager a prezentat trei oferte, dar prima, avînd prețul de 66 000 lei m.l., era în afară de program prin aceea că dădea ca soluție o singură deschidere peste cursul Dîmboviței, porțiunile dinspre taluze urmînd a fi

astupate cu pământ. Această alternativă nu s-a putut admite din următoarele motive : a) se reducea secțiunea de scurgere a Dâmboviței la ape mari cam cu $1/3$, ceea ce ar fi putut provoca o inundare a părții orașului din amonte podului ; b) în cazul construcției unei căi ferate sau metropolitane, umplutura care s-ar fi pus astăzi ar fi trebuit scoasă din nou...”.

Temeinic gândit. În cele din urmă, lucrarea a fost încredințată societății „Via“, ca fiind oferta cea mai avantajoasă (76 400 lei m.l.) și, ca soluție tehnică, cea mai corectă. Diriginta de șantier avea să fie numit inginerul Aurel Beleş, specialist în lucrări de beton armat.

La 10 iulie 1935, acoperirea Dâmboviței pe o lungime de 246 metri, începînd cu 20 m în amonte de Podul Justiției și mergînd pînă la 20 m în aval pe Podul Halelor, a fost încheiată.

În deceniul al șaselea, ideea construirii metroului revine în actualitate. Se numește o comisie de experți, se fac măsurători, prospecțiuni. În final, comisia a ajuns la concluzia, firească pe atunci : metroul nu poate fi construit. Așa cum nu putea fi construit pe vremea aceea nici Canalul Dunăre-Marea Neagră. Nu atît de specialiști duceam lipsă, cît mai ales de mijloacele tehnice și financiare. Numai ambiția nu era suficientă.

După 1970, problema se punea în alți termeni.

În sfîrșit, „dosarul“ metroului bucureștean, putea fi redeschis, fără nici o rețineră.

„borna kilometrică zero! recepție!“

O basculantă nouă, de culoare portocalie, strălucind ca o limuzină, oprește în fața Palatului justiției. Pe ușa din dreapta a cabinei cineva desenasese cu cretă un M mare cât toate zilele. La apariția ei, tinerii în salopete albastre, nedecolorate încă de soare și ploi, care pînă acum șezuseră to-lăniți pe iarba crudă a peluzei ce se întinde de-a lungul tro-tuarului, se ridică în grabă.

— Bine că sosiși, i se adresează unul dintre ei, șofe-rului. Ne era teamă că te rătăciși prin Capitală.

— Nici n-ar fi fost de mirare. El a circulat mai mult prin munți decît prin orașe, îi ia altul apărarea.

— Lăsați omul în pace și începeți descărcarea, intervine bărbatul cărunt, cu fața arămie și brăzdată de cute severe, coborînd din cabină.

— Am înțeles, nea Preda. Îl lăsăm în pace. E necăjit el și așa destul că a lăsat Lotrul și a venit aici, unde orice șofer cumsecade, crescut pe șantiere, fără hotare și fără semne de circulație, simte că se sufocă. Probabil, nici semafoare n-a mai văzut. În munții Petrimanului nu-i făceau cu ochiul decît stelele în nopțile senine. Aici trebuie să fii mereu cu ochii în patru. Ba e stop, ba e trecere de pietoni, ba un gură-cască îți apare în fața mașinii de unde nici nu te aștepți, oricum : scapi de un bucluc și dai de două.

— O să se deprindă dumnealui, n-ai grijă, intervine unul dintre tineri. Cu fiecare amendă pe care o va „încasa“ va

mai învăța cîte ceva. După cîteva ani, aici, are toate șansele să ajungă un șofer adevărat.

— Altfel, mașina n-arată rău. Cum i-ai păcălit de ți-au dat-o ?

— Să ne uităm bine la ea că peste cîteva zile n-o s-o mai recunoaștem !

— Hei, împielitaților ! Ați coborît din munți cu o zi mai devreme decît el și vă credeți deja bucureșteni. Mai bine dați-i zor cu descărcarea. Ne apucă noaptea.

— Păi, sîntem gata de mult, nea Preda.

Bărbatul cu tîmplele cărunte și fața încercată de tăria vîntului rămîne descumpănit. Nici n-a observat cînd și cum au ajuns tîrnăcoapele și pikamerele din basculantă jos, pe caldarîm, stivuite cum trebuie, în timp ce băieții se țin de glume pe seama pistriuatului de la volan. La prima vedere nu i-ai putea da, pentru nimic în lume, mai mult de optsprezece-nouăsprezece ani. Lisandru Preda însă îl cunoaște, știe că a terminat demult armata și că are destulă experiență de șantierist pentru a-i acorda toată încrederea. Pe cei în salopete noi, abia scoase din cutie, nu-i cunoaște. I s-a spus doar atît, la Grup : „Ăștia-s oamenii dumitale“. De gură par destul de buni. La faptă, însă, nu i-a văzut îndeajuns.

— Întindeți prelata aia mai bine. Ce cort e ăsta ?...

— La ce oră vine nevastă-ta cu mîncarea ?...

— Strînge bine funia în cîrlig...

— Strigați-i excavatoristului să oprească unde se află...

— Lasă mai jos brațul macaralei !...

— Unde să punem aparatele de sudură ?...

— Atenție ! Vine mașina cu panourile...

Oamenii urcă și coboară pe scările înalte, de piatră, ale Palatului Justiției, alții trec grăbiți pe Splai, aproape atingîndu-i, simțindu-le căldura respirației și totuși n-ai zice că cineva se oprește cu privirea asupra lor, că cineva îi ia în

seamă pe acești tineri sau că s-ar întreba cineva, ce-i cu ei și ce vor să facă aici? E primăvară și lumea se grăbește. Iar prezența constructorilor a devenit, chiar și acolo unde te aștepti cel mai puțin, prea obișnuită pentru ca ei sau uneltele și echipamentele lor de tot felul să mai stîrnească curiozitatea cuiva. Lisandru Preda stă pe bordura trotuarului și-i privește pe băieții cu care va lucra — ei înalță acum paravanele din panouri — încercînd să-i „citească“ pe dinăuntru, cum spune el, să le dibuie caracterul, să le cunoască valoarea. „E prea devreme. Mai am timp pentru asta“, își spune el și pare mulțumit de acest gînd.

Scoate din buzunarul de la piept al salopetei o fărîmă de cretă. Desenează, cît poate de frumos, un M mare, înalt cît îi permite întinderea brațului. Dedesubt, scris cu cifre mai mici: 30 martie 1975. Apoi deschide aparatul de radio și transmite:

„Aici borna kilometrică zero! Gata pentru lovitura de începere. Recepție...“.

*

Doar cu puțin în urmă la conducerea superioară de partid și de stat s-a ținut o consfătuire. Muncitori și specialiști de mare competență profesională, cu lungi stagii pe șantiere, erau invitați să-și spună părerile în legătură cu felul în care consideră ei că trebuie construit metroul. Președintele republicii, cadre de conducere, consilieri și experți ascultă fiecare propunere, analizează în detaliu toate soluțiile pentru ca în final să poată fi aleasă cea mai bună dintre ele.

— Prima idee, luată în discuție, — își amintește directorul întreprinderii „Metroul“ — sugera săparea de-a lungul Splaiului, la o anumită adîncime față de carosabil, a unei linii de metrou deschise, ca o cale ferată în „deblé“, cu gar-

duri laterale, cum mai există și în alte țări, iar când vom avea mai multe mijloace, s-o acoperim. Se părea, la prima vedere, că nu e rău, însă directorul nostru adjunct de-atunci, inginerul Nicolae Popa, a atras atenția că, într-o asemenea lucrare, fără acoperiș inițial, va trebui să încorporăm atît de mult oțel și beton pentru a-i asigura rezistența cît ne-ar fi fost necesar pentru o construcție gen casetă închisă, la mare adîncime.

„Faceți un calcul exact“, i-a spus secretarul general al partidului.

Inginerul Popa a venit a doua zi cu un calcul cît se poate de convingător :

„Construcția la o anumită adîncime, cu palier și pereți din beton armat, neacoperită, ne-ar costa — demonstra el — cu opt milioane de lei mai puțin pe kilometru față de construcția unei casete închise. Dar, în viitor, cînd o vom acoperi, ea va fi cu patruzeci de milioane pe kilometru mai scumpă, pentru că, plusul de oțel și beton, necesar pentru a asigura rezistența canalului la presiunea malurilor, devine inutil atunci cînd lucrarea va fi acoperită și planșeul va prelua efortul de rezistență. Vom avea atunci, adăuga directorul adjunct, sute de tone de materiale îngropate fără rost în malurile Dîmboviței. Și, încă un argument : în eventualitatea că apele Dîmboviței ies cîndva peste maluri, linia de metrou descoperită ar fi expusă inundării“.

Era o ipoteză lucidă pe care unii au taxat-o drept fan-tezistă. Dar cîteva luni mai tîrziu, la începutul lui iulie 1975, ea s-a adeverit. Dîmbovița ieșise mult peste malurile ei înalte.

„Ce propuneți ?“, l-a întrebat secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu.

„Casetă închisă“, a răspuns el.

S-a aprobat și așa a rămas.

★

— Deci, dumneavoastră sînteți cei care ați dat prima lovitură de tîrnăcop pe șantierul metroului, îi spun dulgherului Lisandru Preda.

— N-ar fi corect să susținem acest lucru. Pentru că, unde e începutul? În carnetul topometristului, pe planșeta proiectantului sau, într-adevăr, cum spuneți dumneavoastră, în vîrfurile tîrnăcopului care a dat prima lovitură caldarîmului sub care avea să se construiască tunelul?

Lucrarea a fost luată cu asalt în diferite puncte de pe traseul aprobat de conducerea partidului, de cîteva sute de constructori de toate meseriile. Ei au meritul începutului. Meritul începutului îl au, deopotrivă, cei doisprezece ingineri și tehnicieni din atelierul de proiectări al grupului de șantiere TCIB, care, sub conducerea inginerului Mihai Țenea, au proiectat toată lucrarea din acest sector, au elaborat și experimentat aici primele soluții tehnice și au garantat aplicarea lor în continuare.

Începutul s-a făcut demult, pe alte șantiere ale țării — pe Bistrița, pe Argeș, pe Someș, pe Lotru și Olt — de unde au venit cei mai buni constructori, în uzinele care ne-au înzestrat cu utilaje dintre cele mai moderne, în aulele institutelor de învățămînt superior și în sălile școlilor care au pregătit cadrele pentru metrou. Dar, și mai exact, începutul a fost în dorința noastră arzătoare de-a construi.

— Cum ați ajuns pe șantierul metroului?

— Dintr-o pornire sufletească. N-am vrut să-l refuz pe tovarășul director Anghel Enăceanu. Mă știa de la Turnu Măgurele. Treisprezece ani am lucrat împreună, la construcția Combinatului chimic, la blocuri. A venit personal după mine la Turnu. Nu m-a găsit. Eu eram în București, la șantierul 1, la întreprinderea „Policolor“. Eram detașat pentru cîteva luni. Știam că începe lucrul la metrou, dar nu mă

interesa. Îmi plăcea la Turnu. Tovarășul director Enăceanu m-a găsit. A trimis mașina după mine, să vin pînă la dînsul. A început să-mi spună : „Frate Lisandre, uite, trebuie să facem un metrou și avem nevoie de dumneata. Nici eu nu te-am refuzat vreodată, nici dumneata cred că n-ai să mă refuzi“. N-am putut zice nu. M-a cîștigat de la început cu vorba și cîntea dînsului. Am lăsat acolo alt șef de echipă și am venit. Dar mi-a fost tare greu la început.

Nu aveam oameni, parcă eram legat de mîini. Mi-au dat vreo cinci băieți, mi-au mai repartizat alții, însă toți erau cam străini de meserie și n-aveam nici un spor. Într-o zi i-am spus tovarășului Enăceanu : „Nu merge treaba. N-am cu cine lucra. Dau o fugă să-mi aduc oameni“. „Bine, zice, du-te, dar mai lasă-le și celor de-acolo ceva.“ Am mers la mine în sat, am dat o raită și pe la Turnu Măgurele și am adunat o echipă. Vreau să spun, oameni pentru o echipă. Mai aveam de muncit cu ei pînă să ajungă o adevărată echipă. Dar eram pe drumul cel bun. Încet, încet, ne-am acomodat. De doi ani nu mi-a plecat nici un muncitor din formație.

Am cîțiva muncitori cu care mă cunosc de mult. De Petre Dobre sînt atașat sufletește din '62. Peste tot am fost împreună și totuși, odată, l-am pierdut. Eu fusesem detașat pe un șantier mai îndepărtat, iar cînd m-am întors, nu l-am mai găsit. Plecase. Apoi, ne-am reîntîlnit, întîmplător, pe șantierul din Alexandria.

Sîntem acum, ca o familie. Îi știu pe toți de unde sînt, unde stau, cum trăiesc, ce probleme au. Chiar și în timpul liber sîntem de cele mai multe ori împreună. Duminica, de sărbători, luăm cîteva sticle de vin și ne întîlnim la careva dintre noi, ne cîntăm, mîncăm, povestim, mai facem o tablă, un șah, mai comentăm un film sau un spectacol de la televizor, după care pleacă fiecare la casa lui. La restaurant nu mergem niciodată, nu-i plăcerea noastră. Revelionul de anul

trecut l-am făcut la mine. Au fost doisprezece băieți, cu nevestele. Toate camerele erau pline. Nicăieri nu ne-am fi simțit mai bine.

Mai am în echipă un băiat la care țin foarte mult. O să vă mai vorbească și alții de el. Îl cheamă Eleodor Udeanu. E din Uda, județul Teleorman, unde s-a făcut una din primele cooperative agricole de producție din țară. L-am dat, la început când a venit pe șantier, la sudori. S-a calificat. După aceea, când s-au deschis cursurile de dulgheri, l-am trimis să învețe și dulgheria. Nu-i strică să știe mai multe meserii. Cu cât stăpânești mai multe meserii, cu atât ești mai mult un adevărat om de șantier. Nu-i din cale-afară de greu să faci dintr-un tînăr un bun meseriaș, dar e destul de greu să faci din el un bun șantierist, să accepte șantierul ca mediu de viață, așa cum marinarul acceptă marea și oceanul.

La Udeanu prețuiesc inițiativa și bunul simț. Când nu sînt aici, când mă cheamă la o ședință sau la recepționarea unei lucrări, îl las în locul meu și el le zice celorlalți : „Dacă nu e șeful prezent, să facem mai mult, să fim mai disciplinați, să nu poată spune nimeni că dacă el lipsește, noi nu mai valorăm două parale“.

Are categorie mică pentru că e tînăr, dar pe el îl las să aibă grijă de toate când plec de la punctul de lucru. Pune mult suflet în ceea ce face și niciodată nu lucrează de mîntuială. Aici se cere calitate, ordine, rapiditate în execuție. E un șantier simplu dar, cum să spun, Dîmbovița ne împresoară din toate părțile și, dacă nu sîntem atenți, dacă neglijăm cît de cît calitatea lucrărilor, poate da apa în pereți. Și, odată ce dă apa în pereți, se duce armătura. Băiatul este și foarte econom, are grijă de fiecare scîndură de pe șantier, de fiecare bucată de sîrmă, ca și când ar fi în ograda lui. Să-l vezi cum îi muștruluiește pe cei care nu îngrijesc cum trebuie uneltele de lucru, materialele. Avem acum niște panouri metalice nemaipomenite. Nu știu cine

le-a proiectat și le-a executat, dar a făcut o ispravă de minune. Se toarnă cu ele și două sute de metri cubi de beton. Ar trebui generalizate pe toate șantierele. Nu s-ar mai consuma lemn. Se mînuiesc și mai ușor. După ce le demontăm, le curățim, le ungem și le folosim din nou. Au apărut multe idei bune pe șantierul metroului, care ar trebui extinse.

— Îi aveți în vedere, din cîte îmi dau seama, doar pe cei mai de ispravă. Chiar toți din echipă sînt atît de buni ?

— N-am spus asta. Au trecut fel de fel de oameni prin formația noastră. Cei certați cu disciplina, cu ordinea nu s-au acomodat și au plecat. Unii aveau obiceiul să lipsească, să întîrzie de la program. Nu-i repezeam, nu-i bruscam dar le ceream să dea socoteală. Dacă întîrziau mai mult și mai des, le spuneam : „Azi nu mai puteți lucra. Mergeți acasă și veniți mîine“. Pierdeau la cîștig, dar altfel nu puteam proceda. Nu-i pot obliga pe cei disciplinați să lucreze și pentru chiulangii. Cei mai mulți și-au dat seama că n-o scot la capăt cu mine decît prin ascultare și s-au făcut băieți de echipă. Am o uitătură mai aspră, dar inima nu-mi este așa. Nu sancționez decît atunci cînd cineva îmi forțează mîna.

— Cine și cînd v-a „forțat“ mîna ?

— Am primit nu demult în formație doi tineri care tocmai fuseseră eliberați din închisoare, condiționat, prin decretul de amnistie. Unul dintre ei, Răducu Florea, s-a făcut băiat bun. Dar după ce ne-a dat multă bătaie de cap. Lua banii în ziua retribuției și pînă îi termina nu mai venea la lucru. L-am tratat în fel și chip, își lua angajamentul că se cumintește, dar și-l respecta atît timp cît nu avea bani. Am vorbit cu șeful lotului : „Ce ziceți să facem cu el ?“. „Trimite-l la mine.“ L-am trimis la inginerul Merică. I-a zis : „Stai colea la masă și scrie o declarație, cum că nu mai faci niciodată așa ceva. Iar dacă mai faci, te trimit la plim-

bare". Apoi, m-a întrebat : „Îl mai primești sau nu în echipă ?" Eu zic : „Dacă a dat declarație că nu mai lipsește, îl primesc". De atunci n-a mai lipsit. L-am calificat ca sudor și nădăjduim că nu ne va mai face necazuri.

La mine trebuie să muncească toți. Oricît de puțină treabă ar fi de făcut, trebuie să muncească toți. Altfel, apar discuții. Am învățat acest lucru, de cînd eram ucenic. Nu pot tolera sustragerea unora de la efortul celorlalți, absențele, întîrzierile. Cel de al doilea băiat de care vorbeam, Cornel Verner Loch, este prieten bun cu Florea. Cu el încă mai avem probleme. Continuă să lipsească. Luna trecută a lipsit vreo șase zile. N-a luat decît jumătate din retribuția pe care au luat-o cei de-o categorie cu el. I-am arătat : „Uite cît te costă neseriozitatea ta". Totuși, dacă cu ei sper că o voi scoate cumva la capăt, pentru că sînt tineri și nu-i rea „stofa" în ei, în schimb am unul mai vîrstnic, care mă face să visez urît. Bea de stinge și lipsește cînd ai mai mare nevoie de el. L-am luat acum cîteva luni. La început nu-i știam năravul. Nici nu bănuiam ce surprize îmi va face. L-am întrebat într-o zi, așa, într-o doară :

— „Nea Dobrescule, cîți copii ai ?"

— „Cinci", îmi spune el.

— „Ce vîrstă ?"

— „Cel mare a împlinit optsprezece."

— „Cu ce se ocupă ?"

— „L-am dat la unul să-i păzească vitele. Îi dă mîncare."

— „Adu-l aici", zic.

— „Cum ? Ați putea să-l primiți ?"

— „De ce nu ?"

L-a adus. N-am mai văzut pînă atunci un om venind din afara societății — de mic era singur cu vitele pe care le îngrijea — și totuși atît de maturizat, de inteligent și simțitor.

A învățat repede totul și a prins de la început dragoste de meserie și de șantier. Nu mult după aceea, într-o zi de retribuție, a venit la mine și mi-a spus: „M-am gândit să trimit mamei o mie cinci sute, să cumpere bucate pentru cei mici. Aștialaltă, fiți bun și grijiți-i dumneavoastră“.

I-am făcut un CEC. Are acum o sumă frumoasă. Dar cel mai de preț este caracterul lui, care m-a făcut să mi-l apropiu ca pe propriul meu copil.

— Ce fel de șefi ați avut? Cum v-ați împăcat dumneavoastră cu ei?

— Și de unii și de alții. La Turnu Măgurele l-am avut ca șef de lot pe inginerul Adrian Bărtoiu. Era foarte tânăr, dar capabil și înțelept ca un bătrîn. Știa să vorbească cu oamenii și știa să-i prețuiască și pe cei de jos. La el toți erau respectați. E mare lucru să ai darul de-a vorbi în așa fel cu oamenii încît să le dai curaj și încredere, cînd vezi că le lipsesc. Inginerul Bărtoiu, cu o vorbă de-a lui, oprea omul din cădere. Ce să vă spun? Nu-s mulți ca el. Seara, după programul de zece-douăsprezece ore, ne strîngea pe toți maiștrii și șefii de echipe la dînsul și ne spunea: „Uite ce ne-am propus să facem mîine. Dumneavoastră ce ziceți?“ Ne asculta pe fiecare cu luare-aminte și pe urmă lua ideea cea mai bună. Cînd am venit aici și l-am cunoscut pe inginerul Merică am zis: „Iată, încă un Bărtoiu“. Are același stil, același tact, aceeași bună-cuviință în relațiile cu subalternii.

Am avut și din aceia care ne obligau să facem numai pe linia dînșilor. Peste zi se răzgîndeau și ziceau: „Nu aici! Dincolo...“. Oamenii mei credeau că eu fac mofturile astea. Pe unul îl chema tot Preda. Nu ne-am înțeles deloc cu el. Niciodată nu știa ce vrea. Pînă la urmă a dat de bucluc...

— Care a fost cea mai frumoasă zi din viața dumneavoastră?

— Cred că atunci cînd cele două fete ale mele au venit acasă cu primul salariu. Terminaseră liceul, își luaseră bacalaureatul și imediat au început să muncească. Cea mică la numai un an de la intrarea în cîmpul muncii s-a înscris la apartament cu trei camere. Nu mi-a spus nimic decît după ce luase împrumutul la CEC și depusese prima rată. Nu mi-a spus, ca să nu cred cumva că ea are pretenția să-i dau eu acești bani. Cînd a primit apartamentul, i-am cumpărat însă tot ce-i trebuie în casă. Am avut de la fetele mele numai bucurii, deși nu știu care constructor se poate ocupa prea mult de creșterea copiilor lui. Pentru că eu, de la șaptesprezece ani, sînt tot pe șantiere. Pînă atunci am lucrat vreo trei ani ca ucenic la un rotar din sat. Am învățat meserie bună la el. Era sever cu noi, dar am învățat ceva. Am fost la început șase ucenici. Patru n-au rezistat. Am rămas eu și unul de-i zice Achim Militaru.

Meșterul ne pretindea punctualitate și ordine. Veneam la atelier dimineața la șase și jumătate, făceam focul, aduceam materialele, începeam să ascuțim sculele. Adică, făceam tot ce trebuie să facă un ucenic. Lui Achim Militaru îi pierdusem urma. De atunci, din copilărie, nu l-am mai văzut. Cînd am mers în sat, acum vreo trei ani, am întrebat de el. Și ce credeți? Lucra tot în București și tot în dulgherie, la Energomontaj. L-am căutat, numaidecît. Nu ne-am mai recunoscut. Trecuseră treizeci de ani. Am îmbătrînit, am încărunțit amîndoi, dar, reîntîlnindu-ne, am regăsit un strop din copilăria noastră.

— Copilăria v-ați petrecut-o, din cîte spuneți, ca ucenic în rotărie și dulgherie. Unde v-ați petrecut adolescența și tinerețea?

— Adolescența mea se leagă de construcția Casei Scînteii. Am terminat ucenicia în 1949 și imediat am venit în Capitală pe uriașul șantier din apropierea fostului hipodrom. Nu prea mai ieșisem pînă atunci din satul meu, Urlui-Teleorman,

dar când am văzut întinderea acestui șantier și mulțimea constructorilor, am zis că nu se poate să se construiască aici doar o singură casă, fie ea chiar și „Casa Scînteii“, că probabil se va construi un oraș. Cam așa și era pentru că în ea ar încăpea, fără dificultate, populația unui oraș. Adevărata dulgherie aici am învățat-o, cu toate că, nu pot spune altfel, baza o aveam de la meșterul meu. Dar acum învățam meseria industrială, dulgheria de proporții. Făceam cofraje de zeci de metri, ceea ce e altceva decît să faci roți de căruță, într-un șopron.

Știam de pe atunci că, participînd la construcția Casei Scînteii, șantierele țării vor fi, de aici înainte, casa mea. Adolescența se încheia. După doi ani am plecat militar. Când m-am întors, toți consătenii mei constructori trăgeau de mine să merg ba la un șantier, ba la altul, dar nici unul dintre ele nu era pe placul meu. Mi se păreau prea mici, prea neînsemnate, deși nu era așa. Aveam orgoliu. Lucrasem la construcția Casei Scînteii și trebuia să găsesc ceva asemănător ca răsunet. Am găsit repede. Tocmai se deschidea șantierul primei mari termocentrale : Borzești. Mi-am luat zborul într-acolo. Era, așa cum speram, un șantier cu multe echipe de dulgheri cu care intraserăm într-o îndîrjită întrecere. Ne sculam dimineata, cu două-trei ore mai repede, ca să ieșim înaintea celorlalți, să facem mai mult ca ei, să cîștigăm steagul de brigadă frunzașă, dar numai bine că de multe ori îi găseam deja pe ceilalți în frontul de lucru. Vedeți dar, aceasta a fost tinerețea mea, acolo mi-am petrecut-o în mare parte.

A urmat apoi șantierul Combinatului chimic din Turnu Măgurele, altă carte de vizită a constructorilor noștri. Devenisem, în 1962, șef de echipă și de-atunci tot șef de echipă sînt. Cea mai mare atenție am dat-o întotdeauna calificării oamenilor. Nu o calificare oarecare, ci o calificare la nivelul meu. Adică, tot ce știu eu, îi învăț și pe ceilalți. La

Turnu Măgurele îmi împărțeam formația în echipe de opt-nouă oameni — aveam peste șaptezeci — și le repartizam, fiecăruia, lucrarea pe care trebuiau s-o facă. Eu lucram în fiecare zi în altă echipă, pentru ca să-i pot ajuta și învăța pe toți la fel. Mulți dintre ei au ajuns mari dulgheri. Unii sînt șefi de echipă, alții au devenit maiștri. Cînd am venit la metrou, am avut pe cine lăsa în locul meu. Întotdeauna am avut, și am și acum, nu unul, ci mult mai mulți care să-mi poată lua oricînd locul ca șef de echipă. În rest, ce să vă mai spun ? Aici știți ce am făcut. Cîtiva kilometri de galerie pe care metroul, în viteza lui de bolid, îi va străbate cît ai bate din palme.

Cine este Dumitru Merică, cel despre care dulgherul Lisandru Preda îmi vorbise cu atîta căldură? Înainte de-a rosti această întrebare, cercetez cu privirea grupul de bărbaţi care discută în vervă, jos, în frontul de lucru, încercînd să-l identific doar după trăsăturile imaginate de mine.

„Acela din dreapta grupului nu poate fi, mi-am zis, pentru că are tîmplele prea cărunte şi fruntea prea încărcată de cutele anilor. Nici cel cu mustaţa neagră şi bogată nu cred să fie, căci mustaţa nu-i poate ascunde anii prea puţini. Al treilea s-ar potrivi ca vîrstă, dar este prea retras şi prea tăcut. Şeful lotului structură-tunel trebuie să fie mai energic, cu personalitate mai evidentă. Nu încapе îndoială că e cel mai înalt dintre ei, bărbatul cu trăsăturile de actor, distins şi impunător, spre care se îndreaptă atenţia celor din jur.”

— Cine este Dumitru Merică, întreb, apropiindu-mă, iar el îmi răspunde :

— Eu sînt.

Fac cunoştinţă şi cu ceilalţi. Cel cu ochii scăpărători de inteligenţă e Simion Cireşel ; veteranul cu părul alb e maistrul Sandu Gălie, cel tăcut e Dumitru Barbu, şeful echipei de fierar-betonişti, mustăciosul e Nicolae Gătreanu. Altul se recomandă : Petre Jilavu. Un fel de stat major al şefului de lot.

— Am aflat că lotul dumneavoastră a realizat, aici, în sectorul central al Capitalei, prima casetă a tunelului. De aceea am şi venit, ca să asist la... inaugurarea ei.

— Așa este, noi am turnat, acum, la finele lui '75 primul radier, primii pereți și primul planșeu, am închis, așa-dar, prima casetă în întrecerea cu celelalte subantreprize : Centrala de construcții căi ferate, Trustul energo-construcții și Trustul de construcții industriale București. De data asta, am câștigat noi. Prima casetă e gata. N-am dormit de treizeci și șase de ore, dar nimic nu te relaxează mai mult ca un succes pe care îl aștepti. Vom merge tot pe sub mal, de aici, de la Podul Mihai Vodă pînă la Întreprinderea de încălțăminte „Dîmbovița“. Asta e porțiunea noastră. Să sperăm că o vom termina înainte de data care ni s-a fixat în grafic.

Era o lună de la sosirea lotului la acest punct de lucru. Dar lot e un fel de-a zice. Dumitru Merică era șef peste... zece oameni. Acesta era efectivul lotului. În zilele, săptămînile și lunile următoare au mai sosit și alți constructori, însă cei mai mulți s-au calificat aici. Sudori, dulgheri, fierar-betoniști. Au învățat din mers, dar au învățat temeinic, pentru că lecțiile erau pe viu și predate de specialiști încercați. Mulți au venit, puțini au rămas. Dar cei care au rămas sînt capabili de toată bărbăția și priceperea pe care le-o cere șantierul.

★

Au trecut de-atunci, de la inaugurarea primei casete, trei ani. Lotul are acum sute de cadre, tot oameni unul și unul. Au ajuns la capătul tronsonului lor, în dreptul întreprinderii „Dîmbovița“. E abia întâi martie 1978 și termenul la care li se dăduse întâlnire, aici, era fixat în calendar pentru mijlocul verii.

Am venit iarăși la o inaugurare : închiderea ultimei casete. De data aceasta, însă, fără festivități. Ceea ce la început era spectaculos, acum a intrat în obișnuit. Se va raporta

sec : „Am terminat“. Și, la fel de sec, conducerea trustului va dispune : „Vă mutați la punctul de lucru cutare“. N-are nimeni vreme toată ziua de mici festivități și felicitări. Deși, nici acestea nu lipsesc. Toate la timpul lor.

— Revin la întrebarea cu care v-am căutat cu trei ani în urmă, la Podul Mihai Vodă : Cine este Dumitru Merică ?

— În primul rînd un constructor care își iubește cu pasiune profesia. M-am născut la 26 octombrie 1944 la Cetățuia, unde se refugiaseră părinții, de la Bacău, din calea frontului. Tata era ceferist, spre deosebire de ceilalți șapte frați ai săi care erau toți soniori la schela Moinești. Pe mine mă trăgea inima mai mult spre sonde decît spre căile ferate, dar pînă la urmă am terminat prin a urma facultatea de construcții civile și industriale din Capitală. Am terminat-o în 1970 și de atunci n-am părăsit Bucureștiul și nici Trustul de construcții industriale din acest oraș.

Cărțile lui de vizită sînt însă ilustrate cu obiective industriale de primă mărime, la zidirea cărora a participat de la cota zero pînă la terminare : Uzina de mașini grele, Uzina de utilaj chimic, o fabrică de piese de schimb, cîteva pavilioane în complexul expozițional, cîteva blocuri de locuințe. Oricum, mult mai mult — în opt ani de la terminarea facultății — decît putea construi, altădată, un constructor, într-o întreagă carieră. Pe șantierul metroului a venit în octombrie 1975.

— Ce zi vi s-a întipărit mai puternic în minte ?

— Într-o dimineață — abia venisem pe șantier — un cofraj care ținea șaptezeci și cinci de tone de beton plastic cu întîrziator de priză, — adică proaspăt turnat și neîntărit —, cedează la un sfert de oră de la plecarea echipei de betoniști. Se rupseseră niște suduri incorect făcute. Betonul se revarsă. Pe vatra tunelului e un munte de beton. Trebuie să intervenim cu cea mai mare iuteală. Altfel, betonul se

face... cu adevărat beton, și ne-ar fi fost necesar cel puțin o săptămână pentru a-l sparge și înlătura.

Aleg la repezeală douăzeci de oameni vînjoși și începem evacuarea lui cu lopețile, cu utilajele ce le aveam la îndemînă. Dăm o bătălie cu minutele. Dacă nu terminăm treaba în șapte ore, betonul se întărește. Un ghinion în plus. Se anunță telefonic pentru prînz, vizita directorului general... „Muntele“ scade dar și timpul se scurge parcă printre degete. Au și trecut patru ore de neodihnă. Nu se gîndește nimeni la relaxare. Grămada de beton ne apasă parcă pe piept. Încă o oră. N-a mai rămas prea mult, dar priza începuse. Intră în funcțiune perforatoarele cu aer comprimat.

Din nou un telefon. Șeful șantierului mă întreabă dacă pot să-i pun la dispoziție cîțiva oameni ca să dea o mînă de ajutor într-un punct de lucru-cheie. „Cam cîți?“ — îl întreb. „Vreo patruzeci.“ „Mă tem că nu. S-o lăsăm pentru după-amiază.“ Insistă. Îl amîn, totuși, cu două ore. Acceptă. Oamenii mei trag vîrtos. Cîteva cozi de lopeți s-au rupt. Se înlocuiesc cu unelte bune. Unii dintre băieți nu mai pot. Îi schimb cu alții, nici ei prea odihniți. Dar emoțiile noastre sînt pe sfîrșite. După șase ore de trudă totul s-a terminat. Pînă la sfîrșitul programului s-a refăcut și cofrajul și s-a turnat din nou peretele care cedase.

De atunci m-am învățat minte. Ne organizăm mai bine. Dacă înainte nu puteam ști cine a executat anumite suduri, cine a pus anumite șpraițuri, pe cine să tragem la răspundere pentru calitatea necorespunzătoare a unor lucrări, acum procedăm altfel. Fragmentăm operațiile pe echipe și oameni și fiecare este controlat pe ceea ce face el. A fost primul și ultimul accident de această natură.

— Care este pasiunea timpului dumneavoastră liber?

— Copiii. Am doi. O fetiță și un băiețel. Omul are doi ochi și trebuie să aibă măcar doi copii. Mai mulți e bine, mai puțini nu-i bine. E greu să-i crești, nu-i vorbă, dar nimic

nu e ușor pentru cine nu vrea să se strecoare în viață. Și nouă ne este greu, pentru că soția e și ea inginer și trebuie să-și facă meseria. N-o să stea acasă, dădacă, la copii. Dar când ai dragostea copiilor, te descurci într-un fel dacă nu ești comod din fire.

— După cum vorbești, înseamnă că sînteți un tată bun. Ca soț, sînteți la fel ?

— Noi, constructorii, sîntem soți dificili fiindcă ne lăsăm prea mult soțiile singure. De ani de zile plec la șase dimineața pe șantier și mă întorc la opt seara. Înseamnă că soția e sacrificată, că pe umerii ei apasă toate treburile gospodărești și îngrijirea copiilor. Și, toate astea, după ce... se întoarce și ea de la serviciu. Noi am fost colegi de grupă. Ne-am căsătorit în anul patru. În vacanța mare, spre anul cinci, ni s-a născut fetița. A „susținut” toate examenele de vară cu mama ei. Intrarea în viața de familie, a fost, vedeți dar, grea de la început. Eu zic însă, că de multe ori greutățile îi apropie pe oameni, îi fac mai înțelegători, mai înțelepți. Șansa tinerei familii o dă dragostea între soți și dragostea pentru copii.

— Care sînt tinerii constructori din lotul dumneavoastră la care țineți cel mai mult ?

— Unul dintre ei este Eleodor Udeanu. Este căsătorit, are doi copii. Nu știe să spună *nu*. Indiferent ce sarcină ar primi, indiferent la ce oră, din program sau din afara programului, aș apela la el, e oricînd gata să accepte, din toată inima, sarcina cea mai grea.

Mai am doi băieți care îmi sînt foarte dragi pentru cît sînt de inimoși și de cinstiți : Ion Costache și Ion Stănică, macaragii pe aceeași macara, unul de zi, altul de noapte. Sînt tot timpul foarte veseli, dar nu o veselie gratuită, inconștientă, de ușuratici, ci mai degrabă un optimism sănătos, bazat pe încrederea în ei, în puterile și în viitorul lor. Sînt tineri, au nevoie de distracție, au fost cazuri cînd i-am

chemat pe șantier, chiar și în sărbători ; puteau să refuze, dar n-au refuzat niciodată pentru că, în ciuda vârstei, au maturitatea de gândire pe care le-aș dori-o la toți. Ce îmi place, de asemenea, la ei este ținuta, se îmbracă tot timpul îngrijit, cu respect pentru ei înșiși, dar și pentru cei din jur. Nu poți spune că le acorzi respect celor din preajma ta decît în măsura în care încerci să fii pentru ei un model în toate.

— Care este, totuși, omul „model“, din colectivul lotului pe care îl conduceți ?

— Un model între modele este dulgherul Petre Jilavu. Vorbește puțin și face mult. Cînd nu-i convine ceva, încruntă doar sprîncenele și se apucă de treabă. Știe să fie conducător — e șef de echipă — fără să fi făcut școală. Dar ce școală mai bună îi trebuie, după anii mulți de muncă pe șantiere ? El este omul cu care te poți bate pe umăr, dar respectul rămîne respect.

— Intrați des în conflict cu oamenii ?

— Des, nu, însă uneori mai apar neînțelegeri. Dar, în general, mă acomodez repede și bine cu oamenii, am principiile mele în relațiile cu colaboratorii din subordine. Iert cel mult de trei ori. În alte locuri nu poți ierta decît o singură dată. Aici trebuie să ierți de trei ori. Ne vin fel de fel de oameni, cu fel de fel de apucături și mentalități. Pe mulți i-am luat în răspunderea mea. Unii m-au înșelat, însă alții au devenit oameni de nădejde. Dacă din zece, cîștigi unul, e totuși ceva. Viața șantierului e aspră, dar și legile lui sînt aspre. Am cîștigat înțelegerea oamenilor cînd am apelat la inima lor, cînd le-am cerut să mă ajute, nu că e dispoziție. După ce stau ore întregi în ploaie, în ger, nu le mai vorbești oamenilor cu ordine, cu dispoziții, pentru că nu e omeneste și nici posibil să le pretinzi mai mult decît pot. Eu însumi sînt, cîteodată, atît de obosit încît trebuie să-mi adun puterile pentru a mă ține pe picioare. Știu că oamenii mei sînt și mai obosiți, pentru că ei duc cu adevă-

rat tot greul. Cum să nu-i înțeleg? Se mai întâmplă însă și așa: primești de undeva dispoziția să întocmești un grafic pentru a termina lucrarea cutare, la data cutare. Nu interesează dacă ai tot ce-ți trebuie, dacă există ori nu condiții, dacă ne stă sau nu în putință. Nu e bine. Când dai o dispoziție trebuie să deții toate datele problemei, să fii tu, ca șef, convins că dispoziția ta are fundamentare științifică. Altfel nu poți avea certitudinea că ea va fi îndeplinită, că oamenii muncesc cu dragoste și tragere de inimă.

În colectivul lotului nostru democrația funcționează perfect, atunci când luăm o hotărâre, când stabilim anumite lucruri. Toți sînt ascultați și îndemnați să-și spună părerea. Dar odată ce s-a convenit asupra unei măsuri, dezbaterile încetează, ceea ce s-a hotărît devine lege și nimeni nu se poate sustrage de la îndeplinirea ei...

Șeful echipei de betoniști intră în birou.

— Gata pereții 49 A și 49 B, comunică el.

Dumitru Merică își privește ceasul.

— Într-o clipă sînt la voi.

...S-a făcut tîrziu. Muncitorii de la întreprinderile „Tim-puri Noi” și „Dîmbovița”, ies din schimb și inundă străzile, stațiile de autobuze și tramvaie. Constructorii mai au pînă la terminarea programului încă vreo două ore. E 1 martie. La capetele podului „Mărășești”, țigănci tinere își strigă buchețelele de ghiocci tîrzii și zambile. Deschidem calendarul unei noi primăveri. Inginerul Merică își cufundă privirea în undele rîului grăbit și gîndurile îi fug cine știe unde. Parcă își caută chipul în oglinda apei, parcă acum o vede pentru prima oară.

— Toate rîurile aleargă spre mare pentru a se îneca în ea.

Din ce înlănțuire de reflecții o fi scăpat această metaforă? Nu-l trezesc din visare... Mă întreb „Oare dacă nu

s-ar fi făcut inginer constructor, ce altă profesie i s-ar fi potrivit la fel de bine?" „Nici una... Ba, nu. Oricare alta, care ar cere personalități de excepție..."

Gîndesc și eu cu glas tare. El tresare. Dar nu-și dezlipește privirea de undele Dîmboviței.

— Fuge, fugе timpul. Îl îngropăm în ziduri de oțel și beton, asta facem fără încetare, credem că-l fixăm, că-l oprim pentru veșnicie, dar ne scapă mereu printre degete.

Se întoarce spre mine, și-i ghicesc dorința de a ne despărți. Îl așteaptă atâtea treburi. În ochii mari și negri i se distinge nostalgia care te învăluie atunci cînd trebuie să părăsești un loc în care ți-ai lăsat o părticică din viață. Peste cîteva zile lotul lor va fi dislocat într-un alt punct de lucru de pe viitoarele trasee ale metroului.

★

A mai trecut o primăvară, o vară, o toamnă și o iarnă. În preajma inaugurării primului tronson de metrou îl caut pentru a treia oară pe Dumitru Merică. Îl găsesc pe traseu, în continuare, la cîteva kilometri mai departe, cu lotul său în vechea formație. Nici unul dintre muncitorii vechi n-a plecat. Au început o nouă lucrare, au pornit iarăși de la zero și înaintează spre alte cote finale, în nesfîrșita succesiune a ciclurilor astrale ale existenței. În fiecare pumn de beton pe care îl toarnă în structura acestui tunel al timpului, ei fixează o fărîmă din ziua de azi, — mărturie a trăirii noastre, o fărîmă din sufletul lor.

E toamnă târzie și plouă. Se simte iarna pe aproape. Între podurile „Izvor“ și „Hasdeu“, brigada complexă a lui Florea Cojocaru se grăbește. Panoul la care lucrează trebuie turnat pînă la sfîrșitul zilei, altfel ar apărea întîrzieri pe toată lungimea frontului de lucru al șantierului unsprezece. Or, nici unul din cei treizeci și șase de muncitori ai brigăzii nu se gîndește la o asemenea eventualitate. Mai presus de orice este onoarea formației lor de lucru, care, în anii mulți de cînd s-a constituit, undeva, pe Dunăre, la construcția unui pod, nu s-a lăsat niciodată umbrită de nerespectarea cuvîntului dat.

Dar poate n-a fost nicăieri atît de greu ca aici. Oamenii stau în apă pînă la genunchi, iar de sus plouă cu găleata. Din zori, de cînd s-au apucat de lucru, n-a încetat nici o clipă. Iar acum e ora prînzului. Betonarea înaintează greu din pricina apei care umple cofrajul. Dulgherii, betoniștii și fierar-betoniștii o evacuează cu pompele, care nu mai biruie nici ele lacurile ce se formează văzînd cu ochii... Ca și cînd nimic nu s-ar întîmpla, mașinile încărcate cu betoane sosesc în ritmul ceasornicului, iar constructorii se reped la furtunul de alimentare și continuă turnarea. Panoul trei de la stația „Izvor“ mai crește cu cîțiva centimetri spre cota finală.

Dar dacă intervine undeva vreo defecțiune și nu-l terminăm? — se întreabă Florea Cojocaru, șeful brigăzii. S-ar putea ca mașinile să se împotmolească chiar aici, în

zona lucrărilor. Uite cum se scufundă pînă la osie. Atunci ne-ar fi mai greu pentru că ar trebui să cărăm betonul cu tărgile și asta ne-ar răpi timp prețios, ne-ar scoate din grafic și caseta n-ar putea fi închisă la data prevăzută.

Alungă însă repede aceste gânduri. Tovarășii săi s-au retras în barăcile din apropiere, pentru masa de prînz și pentru a-și schimba hainele ude. Florea Cojecaru mai întîrzie cîteva clipe, poate sosește vreun nou transport de beton și nu-i nimeni aici să-l dirijeze și-apoi, din cauza acestei ploii blestemată — nimic nu-i necăjește mai mult pe constructori decît ploile — i-a pierit și foamea. Nici nu se mai gîndește la ea. Își aprinde țigara, se ghemuiește sub un acoperiș improvizat, jos, în deschizătura de sub Dîmbovița, dar stropii care împrășcă noroiul îi udă picioarele pînă la genunchi. Parcă nici nu-i observă, cufundat în gânduri.

Era o toamnă la fel de ploioasă și rece și atunci — își amintește el — cînd am făcut pentru prima dată cunoștință cu viața de constructor. Aveam doar șaptesprezece ani, terminasem școala tehnică de mecanici agricoli din Casincea și aflasem că la Buftea s-a deschis un mare șantier național al tineretului pentru construcția unui studiou cinematografic. N-am stat pe gânduri. Credeam că voi lucra cîteva luni pe șantier, pînă voi strînge ceva bani, apoi mă voi întoarce în agricultură. Dar timpul trecea cu viteza cu care se înălța studioul. De tractoriști nu prea era nevoie și a trebuit să mă reprofilez pe construcții metalice. Nu-mi strică să știu o meserie în plus, mi-am zis, fără să bănuiesc că nu mă voi mai despărți niciodată de ea. Studioul s-a terminat în vara anului următor. Marile întreprinderi căutau constructori. Dar parcă numai marile întreprinderi? Toată lumea avea nevoie de noi pentru că se construia peste tot, cît vedeai cu ochii. Am ales în cele din urmă întreprinderea pentru construcții de poduri, din București, unde sînt și astăzi, chit că firma noastră și-a schimbat de nu știu cîte ori denumirea — I.C.P.,

I.C.I.C.F., S.M., S. 85, I.P.L.S.T. Șantierul unsprezece poduri și montaje căi ferate și, în sfârșit, Șantierul de fundații speciale, sub care figurează în prezent. Inițialele firmei s-au schimbat de repetate ori, n-am priceput niciodată de ce, dar noi constructorii am rămas aceiași. Firește, mulți au plecat, mulți au venit, dar destui am îmbătrânit pe ștatele de plată ale aceleiași firme.

De câți ani lucrez oare cu sudorul Alexandru Stoicănescu, cu lăcătușul Virgil Lozan, cu montorii Mihai și Gheorghe Faur, cu zidarii Constantin Pantazescu, Ion Ungureanu, Manolache Pascale, cu maiștrii Ioan Ghinea și Ion Măcănița, Paul Gabi și Vasile Toma, cu mecanicii Ion Vlăduț și Vasile Neagu? Să fie zece, să fie unsprezece ani? Poate mai mulți, poate mai puțini, dar mie mi se pare că nu ne-am despărțit niciodată, că sîntem, dintotdeauna, o echipă, o familie, că doar dacă unul singur dintre ei ar fi lipsit cîndva, undeva pe un șantier, n-am fi fost noi și n-am fi putut termina podurile începute, podurile care ne tulburau și visele în nopțile noastre scurte. Ca și aici. Dacă un singur om din cei care îmi dau încrederea în mine, încrederea în brigada noastră ar lipsi, ceva, nu știu ce, mi-ar da senzația de incertitudine, mi-ar strecura ușor teama că nu vom termina, pînă deseară, turnarea acestui panou, de care sînt legate atîtea fire ale stației de metrou, numită „Izvor“.

Nu lipsește însă nici unul, pe chipul nici unuia nu se vede strop de oboseală, de parcă șantierele ne-au turnat în vene apa vie a tinereții. Sîntem noi, veteranii, ce-i drept de-acum puțin încărunțiți, în jurul ochilor ne-au apărut cute în forma rîurilor și pîraielor țării, peste care am aruncat poduri și linii ferate, frunțile ne sînt arse de dogoarea verilor sau de gerurile iernilor, dar nimeni nu știe privi atît de frumos lumea și viața ca un constructor adevărat. Acolo unde nu e nimic, decît tăcere și pustiu, pămînt neroditor și neospitalier, el vede o casă viitoare, umbrită de pomi, un drum

sau un pod viitor între oameni, un canal cu apă dulce pentru potolirea secetei, o uzină sau un oraș, o pădure sau un teren de sport, o școală sau o creșă, un parc sau, de ce nu? un cosmodrom viitor. Pentru că, noi, constructorii, sîntem vișătorii cu mistria și firul cu plumb în mînă, și, precum țărani care fac grîul să crească și să se coacă în pînile aburinde, n-avem odihnă, înfrășiți cu lumina din zori pînă în noapte, de cînd ne naștem pînă asfințim. Constructorul e prezent în tot ce se vede durat de mîna omului, sublim și necesar în jur, dar și în proiectele de mîine ale vizionarilor cum, deopotrivă, semnele prezenței lui există în toate straturile civilizației ce-au fost pînă la noi.

Cîte poduri am construit? Au fost mai întîi viaductele de pe linia ferată Predeal-Sinaia, debutul meu în știința și arta podurilor. Pe bună dreptate li se spune lucrări de artă, pentru că nu știi unde se termină meșteșugul și unde începe arta. Am adăugat și noi constructorii cîteva frumuseți Văii Prahovei. Magistrala feroviară are aici cele mai frumoase poduri și viaducte. Lucram în „salturi” scurte între două trenuri. Nicăieri trenurile nu trec cu o atît de mare frecvență ca pe acest traseu. Noaptea se mai răreau și, atunci, la lumina reflectoarelor, aveam cel mai bun spor. A venit peste noi și cea mai grea iarnă a secolului, cum o numeau meteorologii, iarna 1953—1954. N-am încetat lucrul. Numai că făceam altceva. Tunele pentru trenuri, prin nămeți. Ajungeau pînă la streășina gărilor, pînă sub coroanele copacilor. Unde sînt zăpezile tinereții mele? Acum, iarna, mai mult plouă și ploaia ne strică betoanele și sănătatea, ne blochează mașinile în noroi, ne îngroapă materialele și se prelinge prin acoperișurile barăcilor... De pe Valea Prahovei am plecat, primăvara, la Mangalia-Sud. Ni s-a comandat un pod mobil cum n-am mai văzut. Nici inginerii cu care lucram n-au mai văzut. Dar asta nu conta. Aveam proiectele și totul a mers strună. A rămas cea mai frumoasă dintre lucrările la care

am participat. Și podul mobil de la Mangalia-Sud, singurul de acest fel din țară, pînă acum. Dacă se va mai face vreunul, de bună seamă că nu voi lipsi de acolo. Am deprins secretele apelor curgătoare și stătătoare, știu să le supun și să aștern peste ele, ca șaua pe un cal nărăvaș, podurile de piatră, de oțel sau beton. Numai ploile nu pot fi stăpînite, de la ele te poți aștepta la orice surpriză.

Ca atunci cînd am construit viaductul de o sută cincizeci de metri peste Jiu și Sușița. Ploua de peste două săptămîni, rîurile se umflaseră, gata să iasă din matcă. Într-o noapte, prin luna mai, am luptat cu ele cum ai lupta cu o sălbăticiune feroasă. Pînă la urmă, am fost înfrinți. Apele au săltat peste maluri și ne-au măturat o bună parte din lucrări. Le-am refăcut după alte planuri, ca să nu mai avem nici o surpriză pe viitor.

— „Au mai fost ploi așa de mari pe-aici, de cînd sînteți dumneavoastră ?” — l-am întrebat pe un păstor bătrîn din partea locului.

— „Oho !”

— „Și ce faceți în situații din astea ?”

— „Păi, cînd plouă așa, mocănește, zile și nopți în șir, de simți că-ți pătrunde umezeala cu ace de gheață sub roțița genunchiului, atunci știm că nu-i nici un pericol și o lăsăm în voia ei. Cînd vine însă cu gînd să ne prăpădească și curge de zici că a uitat oarecare înger zăgazul cerului deschis, atunci zău, n-avem ce-i face...”

Șugubăț gorjanul, își rîdea de noi. Dar și noi am rîs zdravăn o dată de el. Tocmai începuserăm organizarea pe șantier și construcția primelor batardouri în albia Jiului, cînd un cetățean din partea locului, trecînd pe-acolo, ne întrebă, ca omul :

— „Da' ce faceți aici ?”

— „Iaca, mutăm Jiul prin satul vecin”, îi răspunde, în glumă, un zezec de constructor, fără să bănuiască unde va

duce vorba lui aruncată în vînt. A plecat cetățeanul cam descumpănit, dar după cîțiva pași se întoarce.

— „Să nu faceți una ca asta“, ne-a strigat el de pe mal, dar nici zevzecul nostru n-are altă treabă și-l întărită :

— „N-avem încotro ! Poruncă de la stăpînire...“.

Semeni vînt și culegi furtună. A doua zi vin mai mulți cetățeni din sat la noi, hotărîți să ne convingă că Jiul e al lor, de cînd îl știu și nu-l vor da nici în ruptul capului. Ne-a fost destul de greu s-o dregem, spunîndu-le că de fapt construim podul de care ei au mare nevoie. S-au văzut păcăliți și s-au așternut pe rîs. Unul mai orgolios dintre ei, însă, nu se lasă :

— „Voi chiar crezurăți că noi vă crezurăm ?

Ba bine că nu. Mulți vedeau deja, în imaginația lor, cum frumosul rîu curge de-acum prin satul vecin. Dar, după aceea, am avut cel mai mare sprijin din partea lor la construcția viaductului și, datorită acestor țărani inimoși și inventivi, l-am terminat cu cîteva luni mai devreme decît prevedeau graficele noastre.

De pe Jiu am plecat iarăși la mare, în portul Constanța, pentru montarea macaralelor pe chei. După aceea, la Orșova, pentru aceeași treabă. Credeam că toată viața, de-aici înainte, o să montez macarale. Dar prin șaizeci și trei, am revenit la poduri. Și încă la cel mai mare și mai frumos din cîte am avut : Podul lui Saligny de la Cernavodă. Am lucrat aproape zece ani la consolidarea lui. Era de un secol și ni-meni pînă la noi nu i-a făcut nici măcar o toaletă ca lumea. Curînd va intra și el în odihna și respectul operelor de muzeu. Traficul feroviar în zonă cere un pod cu linie dublă, cu alte dimensiuni și o mai mare funcționalitate. Marele Saligny ar fi astăzi invidios dacă ar putea vedea podurile noastre : Iezer, Borcea, Vadul Oii, Podul prieteniei și atîtea altele, iar dacă ar întreba : „Cine le-a făcut ?“, i s-ar putea

răspunde așa : „O echipă de podari condusă de unul ce-și zice Florea Cojocaru“.

N-ar fi nici o exagerare. După Iezer, Borcea și Cernavodă, am trecut Carpații în Ardeal. Cu aceiași oameni am întins alte poduri la Cața, la Hoghiz, la Homorod. Au fost, de toate, nouăzeci și nouă de poduri pe care le-am făcut și le-am trecut cei dintii. Pasul nostru le-a măsurat și le-a încercat tăria pentru veacuri, cu sufletul și cu credința noastră, pe urmă le-am dăruit țării ca punți între oameni și locuri.

A sosit și ora Metroului. Era în octombrie 1975. Abia începutul.

De cum am venit am intrat unde era mai greu. La turnarea pereților mulați. Cel mai greu ne-a fost la podul „Izvor“. Trecea pe-acolo o rețea de canale subterane neștiute, care provocau surpări, pierderi de materiale, încetinirea ritmului. Din pricina asta s-au scufundat într-o groapă cu noroi nebănuită ghidajele instalației de foraj, de credeam că n-o să le mai scoatem cît e hăul, de-acolo. Două tone și jumătate, cît are un ghidaj dintr-ăsta din beton, nu-s ușor de manevrat. În cîteva minute s-a dus vestea pe tot șantierul. O asemenea nenorocire nu se mai întîmplase. Dacă nu le scoteam, nu mai putea continua săparea. Au venit toți șefii la fața locului. Dar nimeni nu ne putea ajuta. Singuri trebuia să ne descurcăm. Macaraua n-o puteam folosi. N-aveam cum să le agățăm. Ne rămînea o unică soluție : prinderea lor în cupa instalației de foraj „Kelly“ și astfel să le smulgem încet, centimetru cu centimetru, din noroiul bento-nitic în care se aflau scufundate. Dar cîte riscuri ! Instalația „Kelly“ nu era pentru așa ceva și se putea prăbuși în fiecare clipă. La comanda ei se afla Gheorghe Niță care, dacă trebuie, face și pietrele să joace. Operația de scoatere o dirijam eu cu inginerul Petculescu, dar soarta noastră era în mîinile mecanicului. Orice manevră greșită ar fi însemnat

o catastrofă. Am asigurat instalația cum am putut mai bine, dar pentru a smulge ghidajele din înțepenirea noroiului se cereau manevre de smucire care ne dădeau palpitații. De câteva ori, turla se înclinase, gata să se răstoarne. Cu calm și sînge rece, Niță al nostru se oprea și o readucea în stare de echilibru. Eram uzi de transpirație, ca acum, după ploaia asta nesfîrșită de toamnă. După vreo patru ore, ghidajele au fost recuperate. Putea continua săparea în adîncime. Numai că brigadierii erau sleiți de puteri, nu atît din cauza eforturilor, ci mai ales a emoțiilor. Nimeni nu știe mai bine ca noi ce însemna prăbușirea și distrugerea unui utilaj care costă milioane și fără de care ar fi paralizată munca a zeci și sute de constructori. De data aceasta trăiam bucuria că am reușit. Dar prin cîte emoții n-am trecut noi, din brigada podarilor, în sfertul de veac de cînd ne plimbăm prin țară, lăsînd în urma noastră uneori un drum, alteori un pod, dar întotdeauna și peste tot cîte o părticică din sufletul și dragostea noastră de oameni și țară!

Pauza de prînz s-a terminat. Adică, ar mai fi vreo jumătate de ceas, dar brigadierii au renunțat la ea, înciudați de ploaia care nu încetează și nu știe că, pînă deseară, ei trebuie să termine de turnat panoul numărul trei și că oricum îl vor termina, chiar dacă va fi nevoie să sece rîul Dîmbovița...

uneori, prelungirea cu o zi a liniei de metrou
e o chestiune de familie

O nouă zi de muncă începe pe șantierul metroului. E aproape ora șapte, dar e întineric încă bine, poate și din pricina ninsorii abundente prin care lumina reflectoarelor puternice, dispuse în jurul punctului de lucru de la stația Izvor, răzbate anemică și rece. Zgomotul tramvaielor supraîncărcate care se tîrăsc, legănîndu-se, pe cheiul Dîmboviței e atenuat și el de zăpada aceasta sărbătorească, care coboară parcă nu din norii cenușii și denși de deasupra orașului, ci din alte ere, de mult apuse, în care, după cum spun cronicile Bucureștiului, nămeții erau cît casele, iernile bogate și l' ansmis începeau în octombrie și se sfîrșeau în martie.

Acum, sîntem în ianuarie și cade prima zăpadă mai ca lumea. Ea dă urbei noastre veselie și seninătate. Constructorii, cu căciulile de flanelă lăsate pe urechi și peste care și-au așezat căștile albe sau albastre, după rangul fiecăruia, se bucură și ei de zăpadă și de ger, ca niște copii. Mai scapă de noroi și de bălți, se mișcă mai în voie și în curățenie mai mare.

Șefii de brigadă, maiștrii, inginerii își strigă oamenii, începe distribuirea sarcinilor de dimineață. Aud cîteva nume repetîndu-se de mai multe ori și îmi atrag luarea aminte : Ghercă Iosif, Ghercă Emil, Ghercă Vasile, Ghercă Anton, Ghercă Ștefan, apoi Dîscă Benone, Dîscă Eugen, Dîscă Emil, Dîscă Nicolae... Cel care le rostește este șeful de brigadă, Florea Cojocar. Îi cer lămuriri.

— Sînt frați, de bunăseamă.

— Într-adevăr ! Sînt frați și lucrez cu ei de aproape zece ani. La toate podurile am lucrat împreună. Frații Ghercă și Dîscă dau brigăzii stabilitate și sudură sufletească. Uitați-vă la ei. Sînt niște munți de oameni, de-ai zice că abia se mișcă, dar în realitate îs iuți ca sfîrleaza, conștiincioși și disciplinați de ți-e mai mare dragul să lucrezi cu ei. Fac parte din marile familii de constructori pe care le întîlnești pe șantierele noastre.

Stau de vorbă cu „echipa“ Dîscă :

— Deci, cîți frați sînteți dumneavoastră ?

— De toți ?

— De toți.

— Numai nouă.

— Toți constructori ?

— Băieții, toți. Fetele lucrează acasă sau la fabricile din Roman. Căci noi sîntem din Mircești, din satul *Bardului*.

— Dumneavoastră cîți copii aveți ?

^{g0s} Pă. Eu am șase, Nicolae trei, Benone tot trei, iar Eugen
ca-i mai mic.

O întreagă baracă din colonia șantierului este ocupată de cei douăzeci și patru de membri ai familiei Dîscă, constructori a o sută de poduri și cîte or mai fi de aici înainte.

Pe șantierul stației „Unirea“ îl întîlnesc pe vlăstarul unei vechi familii bucureștene de ingineri constructori : inginerul Costin Enăceanu. Îl rog să-și povestească viața.

— După ce m-am născut, la 25 septembrie 1949 în București, am început să meșteresc fel și fel de lucruri mari, spune el și în glumă și în serios, vrînd să accentueze pasiunea dintotdeauna pentru arta de a construi, pînă am ajuns la vîrsta de școlar. Nu mai știu exact cum am nimerit la o școală cu limbă de predare germană, apoi la liceul german, după care am urmat Facultatea de construcții civile și industriale. Am terminat-o în 1972. Repartizat pe șantierul Combinatului

chimic din Turnu Măgurele, m-am prezentat imediat la post, cu nerăbdarea de a face lucruri deosebite. Dar, dezamăgire rapidă și totală. M-au băgat în birou, între hîrtoage, unde simțeam că mă sufoc. Am protestat, dar mi s-a retezat scurt : „Un inginer bun trebuie să cunoască și lucrările de birou. Altfel, mai târziu, se vor răzbuna pe el“. Mi s-a mai îndulcit totuși puțin situația, dîndu-mi-se să fac diverse proiecte mărunte — fundații de utilaje, castele de apă — și să le urmăresc execuția. Trei ani am stat acolo fără să fac ceva deosebit, după dorința și puterea mea.

— Spre ce vă chema dorința ?

— Spre munți. Visam hidrocentrale. De cînd aveam cinci sprezece ani și băteam, în excursii, munții Retezat și vedeam topometri făcînd măsurători și prospecțiuni pentru viitoarea hidrocentrală de pe Rîu Mare, nu m-a mai părăsit visul de a construi hidrocentrale.

— Unii cred că ați devenit inginer constructor pentru a nu strica tradiția familiei.

— Imboldul acesta îl aveam în sînge, poate, transmis genetic, din părinți, bunici și străbunici.

— Care este, deci, arborele genealogic, cu ramuri de constructori, al familiei Enăceanu ?

— Străbunicul, după tata, a fost dulgher, constructor de poduri peste rîurile din București. Bunicul a făcut Școala de drumuri și poduri și s-a numărat printre primii ingineri români în această specialitate, pregătiți în țară, în secolul trecut. El avea trei băieți, între care unul a fost tatăl meu și toți au devenit ingineri constructori. Unchiul Alexandru s-a specializat în instalații, unchiul Gicu, adică Gheorghe Enăceanu, directorul actual al întreprinderii noastre, ca și tata, în construcții civile și industriale. Vechile fabrici de ciment din Comarnic și Medgidia sînt proiectate de tata. Băiatul unchiului Gicu, vărul meu, Lucian, e și el student, în ultimul an, la Institutul de construcții.

O casă, un pom, un copil. Ancestrală înțelepciune, din bătrâni, axă a spiritului și existenței noastre. Să lăsăm în urmă măcar o casă, un pom, un copil. Ar fi case destule, pământul ar fi devenit o livadă de pomi, din care roadele nu s-ar termina nicicând. Să treci prin orașe și sate, peste dealuri, peste munți și șesuri și să poți trăi intensitatea sentimentului că drumul pe care umbli a fost așternut de bunici, pădurea care te răcorește a fost sădită de părinți, casele, în ferestrele cărora răsare soarele, au fost clădite de tine. Să nu poți măsura adâncimea pînă la care îți coboară rădăcinile în pământul țării...

★

— Terminarea lucrărilor la Turnu Măgurele a coincis cu începerea galeriei de metrou. Cînd am ajuns aici, continuă Costin Enăceanu, se lucra deja în zona Tribunalului, la turnarea pereților *mulați* și la montarea spraițurilor. În primele zile am răspuns de montarea spraițurilor. După aceea, au început să se constituie loturile. Lotului *unu* îi revenea misiunea de a pregăti zona pentru excavarea între pereții *mulați*; lotului *doi*, să se ocupe de pereții *mulați*, iar lotului *trei* să excaveze și să monteze spraițurile. Acest din urmă lot urma să-l conduc eu, cu delegație. Lucram sub directă conducere și îndrumare apropiată a directorului grupului de șantier, inginerul Mihai Țenea, care, ulterior, a devenit ministru adjunct la Construcții industriale. Tot sub conducerea lui s-a proiectat și tunelul.

În două luni am făcut toate genurile de lucrări. După aceea, lotul a fost preluat de un alt inginer, cu vechimea necesară, cerută de lege, dar care după scurt timp s-a speriat și a fugit în proiectare. Mi-a fost înnoită delegația, iar

lucrările de excavații, de la strada Sapienții pînă la policlinica Spitalului Brîncovenesc, s-au făcut sub conducerea mea.

— Cu ce întîmplări neprevăzute ?

— Am avut o infiltrație foarte puternică chiar în fața tribunalului, care și-a făcut loc prin rostul dintre două panouri, abia turnate. Șuvoiul creștea și căra cu el mari cantități de nisip, ceea ce însemna că undeva, sub tribunal sau sub altă clădire, se va crea un gol primejdios. Deci, îmi trebuia sînge rece și intervenție rapidă. Am încercat, împreună cu un băiat care s-a nimerit acolo, să înfigem pene de lemn și cîlți, pentru a opri scoaterea nisipului. Băiatul era, din păcate, un fricos, s-a speriat și a vrut să fugă. Nu l-am lăsat. „*Mă lași să pier singur ?*“, i-am zis. Văzîndu-se în primejdie, a acționat cu toate puterile. Dar penele de lemn nu se dovedeau folositoare, pentru că nu se uneau. Singura soluție eficientă era să introducem cît mai mari cantități de cîlți. După jumătate de oră, afluența de pămînt și nisip a fost oprită, însă apa se infiltra cu presiune constantă, creînd pericolul inundării zonei excavate. L-am chemat în ajutor pe buldozeristul Ion Roșu, un om extraordinar, cu care am făcut multe isprăvi. El are o vorbă pe care ți-o trîntește cînd ți-e lumea mai dragă : „*Păi, nu se poate*“, zice el sceptic, cînd îi ceri să facă un lucru pe care nu l-a mai făcut. După ce-l convingi că se poate, nimic nu-l mai abate de la terminarea cu bine a ceea ce a început. Acum, la fel. Îi spun să intre cu buldozerul și să împingă, cu colțul lamei, penele de lemn între rosturile panourilor, de unde izvora șuvoiul.

— „Păi, nu se poate. Se va împotmoli buldozerul...“

— „Nu avem încotro. Dă-i bătaie.“

Spațiul era foarte strîmt, nu avea loc de manevre. A lovit peretele și apa a bușit mai puternic. Am înfipt alte pene. Rostul a bușit însă pentru a doua oară. Noroiul ne ajungea pînă la brîu.

— „Să ieșim — i-am sugerat. Nu mai e nimic de făcut.“

— „Păi, nu se poate... Întâi trebuie să închidem «robinetul».“

Alte încercări. Colțul lamei s-a fixat, în sfârșit, în penele înfipite între marginile panourilor. Se presa cu forță. Șuvoiul a fost blocat, iar Roșu, plin de noroi, din tălpi pînă în creștet, rîdea de fericire. Fără curajul lui nu știu ce-am fi făcut.

Altă dată, era s-o pățească și mai rău. Un maestru i-a dat dispoziție să intre cu buldozerul într-un punct de lucru, plin de noroi. El a spus că... „nu se poate“. I s-a impus. Buldozerul s-a împotmolit, cu toate șenilele, sub două sprăituri, ceea ce făcea imposibilă scoaterea lui cu macaraua. Buldozerul nu-i o jucărie. Are zeci de tone. Am propus să-l legăm de spate. Apoi l-am săltat cu o macara de opt tone și i-am vîrît sub șenilele dale de beton, dar ele s-au înfundat imediat în noroi. Am pus alte și alte dale. Oamenii înotau în mocirlă, încercînd să fixeze aceste plăci sub papucii șenilelor. Trecuseră trei ore de trudă extenuantă pînă ce l-am scos. Prietenul Roșu era negru de ciudă. Se revolta că „unii maiștri bătrîni, depășiți, nu privesc realitatea în față și nu vor să creadă că și cei tineri se pricep la ceva“.

Cel mai dramatic eveniment ni s-a întîmplat însă în dreptul străzii „Prahova“. Tot așa, trebuia să scoatem, de la mare adîncime, un buldozer greu. Dar brațul macaralei nu putea fi deschis decît pînă la douăzeci și cinci de grade. În felul acesta însă ea nu ne era de folos. Am hotărît s-o deschidem pînă la treizeci și cinci de grade, adică mult peste sarcina ei din diagramă. Riscul era că, micșorîndu-i coeficientul de siguranță, macaraua își putea pierde echilibrul, se putea răsturna. Mi-am asumat totuși riscul, pentru că nu vedeam altă ieșire din impas.

Operația a început. Macaraua se săltase de spate și lucra numai pe calele din față. Am apropiat-o cît mai mult posi-

bil de piciorul peretelui mulat, pe traverse, pentru a avea un sprijin suplimentar, în cazul că s-ar fi rupt traversele sau ar fi cedat pământul. Buldozerul a fost ridicat încet pînă la zece metri și ținut cîteva clipe suspendat, pentru a vedea dacă nu se produc tasări la calele din față. Terenul rezista. I-am făcut semn macaragiului Costică Păduraru să reia ridicarea, pînă la nivelul solului, fără șocuri. Iar cînd va ajunge sus, să nu se oprească pentru a nu crea un șoc suplimentar în cală, ci să execute, din mers, rotirea deasupra canalului pînă va pune buldozerul pe sol. Manevra a reușit în extremis. Dar cu ce emoții, mai ales pentru mine și Gică Miloiaie, care dirijam operația și care ne asumaserăm întregul risc prin supraîncărcarea macaralei. Reușita s-a datorat, firește, în cea mai mare parte, macaragiului Costică Păduraru, care a fost foarte atent și a executat cu finețe toate mișcărilor macaralei.

— Ați vorbit numai de necazuri...

— Acesta e mediul în care lucrăm. Am vrut să știe și cei din afara șantierului, cît de cît, ce eforturi și ce emoții se consumă, deseori, dincolo de panourile cu litera M care împrejmuesc zonele de lucru ale metroului. Cînd lucram în perimetrul policlinicii pentru sportivi, a venit tovarășul director și ne-a spus că această zonă trebuie terminată foarte repede, pentru că strangulăm mult circulația.

— „Cît de repede ? am întrebat.“

— „Cel mult o lună !“

Le-am spus oamenilor din lot, betoniștilor, macaragiilor, buldozeriștilor, și i-am întrebat pe ei, care aveau mai multă experiență, dacă se poate. Primul care a deschis gura a fost nea Roșu. Parcă ghiceam ce vrea să spună.

— „Păi...“

Toți în jur așteptau cuvîntul fatal, „*nu se poate*“. Eram cu ochii pe el, pentru că e respectat, ca unul dintre cei mai

buni mecanici de pe întregul șantier. Dar întârzia să-și spună părerea, poate doar pentru a ne ține încordați.

— „Ei ?“ întreb eu.

— „Păi, cum să nu se poată ?“

Cei din jur l-au aplaudat. Am încercat să lucrăm în schimburi neîntrerupte, zi și noapte, la lumina reflectoarelor. Am excavat în numai două săptămîni o lungime de galerie care pînă atunci n-am fi crezut că poate fi excavată în mai puțin de o lună și jumătate. Cînd l-am anunțat pe director că sîntem gata, nu i-a venit să creadă. Nu se mai înregistrase pînă atunci o performanță asemănătoare.



În biroul șefului de lot de la stația „Unirii“, un constructor vorbește la telefon. Strigă puternic, se aude greu.

— Alo ! Brîncovenești-Mureș ? Toni Iosif aici... vreau cu fratele meu, Toni Arpad... Tu ești, Arpad ? Servus. No, ce faci, cum o duci ?... Atunci îi fain. No, uite de ce-ți dau cu telefonul : ia-ți ceata și vino încoace... Ce spui ? Dacă e bine ? Păi ce-i fi crezînd, că te chem la rău ?... Capetei îndată și casă și școală pentru copii, e de lucru cît poștești... No, atunci, servus, și te așteptăm duminică la trei, cu toții, în gară.

Duminică la ora trei în Gara de nord. Peronul cinci, unde urmează să gareză acceleratul dinspre Tîrgu Mureș, este supraaglomerat. Toni Iosif, cu echipa sau... familia sa complexă de constructori, își așteaptă fratele. Mi-i prezintă pe cei de față :

— Toni Susana e soția mea. Ei sînt frații Buta, Iosif și Alexandru, și mătușa lor, Buta Estera ; soții Dachiu Gheorghe și Floarea ; soții Horvat Ludovic și Anica ; Szilagy Tibor 1 și 2 — tată și fiu — și Tibor Susana, soție și mamă.

Prezentarea continuă. Sînt treizeci și șase în echipă. De vreo optsprezece ani lucrează împreună pe șantierul țării. Dar, iată, sosește trenul. Vagonul patru e ocupat de echipa lui Arpad. Echipa, sau familia sa de constructori. Pentru că mai toți sînt soți, frați, rudenii apropiate. Nu putea tocmai metroul să lipsească din cartea lor de muncă și onoare.

★

— Aș vrea să vă vorbesc despre frații Juncu — îmi spune inginerul Norel Dragu. Sînt cinci: Ion, Constantin, Gheorghe, Petru și Vasile, plus un cumnat, Iorgu Hodoroabă. Sînt toți mecanici pe excavatoare și buldozere. N-am văzut bătauși mai mari ca ei. Nu mă refer la frații Juncu, de aici de pe șantierul metroului, ci la cei de-acum zece ani, de pe Valea Argeșului. Sigur, erau mult mai tineri, mai necopți, dar pentru mine, sîmbăta și duminica veneau marile emoții. Mergeau în sat, la diverse petreceri, care mai întotdeauna se terminau cu încăierări din care dumnealor nu puteau lipsi cu nici un preț. Toți le ziceau „Cei cinci magnifici de la Băiculești“, căci acolo făcuseră un scandal de pomină. Cîtva timp ne-am ținut numai de capul lor pînă i-am potolit. S-au mai maturizat, unii s-au căsătorit și s-au adunat la casele lor. Totuși, cînd au venit aici, în București, le-am spus din capul locului: „La cea mai mică abatere, vă trimit înapoi“. Nu mi-au dat ocazia. Plusul de energie, care răbufnea din ei la petreceri, îl folosesc acum în depășirea randamentelor. Cei care îi cunosc de pe Argeș mai spun unora în glumă: „Pînă și buldozerele știu frică de cei cinci magnifici de la Băiculești“.

★

Răgazul unei pauze de masă pe șantierul stației „Grozăvești“. Frații Juncu și cumnatul lor, Iorgu Hodoroabă, s-au

grupat, ca de atîția ani de cînd lucrează împreună pe șantier, pentru a-și lua gustarea.

— De ce făceați bătai pe Argeș ?

— Întrebați-ne de ce terminam, întotdeauna primii, treaba ce-o aveam...

— Asta știu. Pentru că erați harnici și pricepuți. Dar de ce făceați bătai ?

— Noi mergeam la petreceri cu gînduri foarte pașnice, ca să ne mai dezmoțim. Acolo, însă, mai întotdeauna se găseau și cîțiva bătauși. Cum ne vedeau pe toți cinci, băieți chipeși, bronzăți, eleganți, li se tulburau mințile. Credeau că noi vrem să le răpim fetele și imediat ne încolțeau.

— Iar dumneavoastră ?

— Noi ce era să facem ? Ne apăram pînă nu mai rămînea nici un bătauș în raza noastră vizuală. De fapt, cred că au dispărut cu totul. După cîteva experiențe nereușite, ne-au lăsat cu desăvîrșire în pace.

— Care este idealul dumneavoastră profesional ?

— Să ajungem cei mai buni mecanici de pe șantier.

— Încă n-ați ajuns ?

— Am auzit că am fi ajuns, dar trebuie să ne convingem singuri de asta, prin randamente superioare, permanente. E bun acela care are continuitate neîntreruptă în rezultatele sale. Nu vrem să infirmăm mîine cu jenă ceea ce am afirma azi cu prea multă ușurință.

★

La cealaltă extremitate a tronsonului *unu*, la podul „Mărășești“, lucrează echipa de fierar-betoniști condusă de Dumitru Barbu. Un bărbat la cea de a doua tinerețe, mai degrabă scund decît înalt, brunet și robust, tăcut ca piatra. Aflu despre el că este între cei mai faimoși meseriași de pe șantier, bun organizator, exemplar coleg de echipă, spirit

întreprinzător și inovator. Stau ore în șir, aici, în galeria de sub malul Dîmboviței, la punctul de lucru al echipei sale, îi privesc cu atenție pe cei vreo patruzeci de fierar-betoniști pe care-i conduce și încerc să disting subtilitățile care îi dau personalitate și autoritate. Dar nu e nimic aparte de văzut sau, mai precis, adevăratele trăsături care îi conferă lui Dumitru Barbu valoarea de personaj de excepție nu pot fi privite din afară, nu se lasă ușor sesizate. Nici în câteva ore, nici în câteva zile. Numai cei care lucrează cu el de ani și ani îi știu și-i înțeleg fiecare gest, fiecare gând desprins din privirea sau din încrețirea frunții și ei încearcă să-l copieze, să-i semene în totul.

Ca niște țesătoare la un gherghef uriaș, care în locul firelor de mătase mînuiesc bare lungi și subțiri de oțel, fierar-betoniștii din echipa lui Barbu pregătesc țesătura de nervuri metalice care vor da trîinicia și nemurirea betonului. Sînt, cum zic, vreo patruzeci, într-un spațiu destul de îngust, atît cît măsoară o „casetă“ de tunel, dar parcă nu-i decît unul singur, care nu are cu cine vorbi, atîta tăcere plutește în jur. Fiecare știe exact ce are de făcut și nu trebuie să deranjeze pe nimeni cu întrebări. Sarcinile sînt atît de meticuloase împărțite și atît de prompt îndeplinite, încît mîinile nu se opresc decît o clipă pe claviatura barelor de oțel, aparatele de sudură, cu lumina lor orbitoare, nu se sting cît e ziua de mare. Aș vrea să stau de vorbă cu careva dintre ei, dar îmi dau seama că ar fi păcat să perturb acest ritm din care vezi cum se profilează viitorii pereți de beton armat, stîlpi și grinzi, în goliciunea și intimitatea lor.

Unii aduc, cu brațele, barele metalice de la suprafață, fiecare cîntărind zeci de kilograme — cu macaraua n-ar putea fi strecurate printre spraițurile care susțin pereții mulați — alții le fuzionează, alții le împletesc și le sudează, într-o sincronizare măsurată în secunde. Și totul se desfășoară în tăcerea pe care Dumitru Barbu, din firea lui tăcut ca piatra,

le-o transmite oamenilor din echipă. Victor Barbu, fratele său mai mic, n-a avut nevoie să învețe această tăcere pentru că o are în el dintotdeauna, iar fiul cel mare al lui Dumitru îi seamănă în aceeași măsură. Ceea ce pretinde șeful de echipă fiului și fratelui său, *disciplină, intransigență* în calitatea lucrărilor, sobrietate și bun exemplu personal, le pretinde la toți ceilalți sau invers. Nimănui nu i se tolerează nici o abatere de la rigurile de disciplină ale echipei.

— Astăzi e un examen greu pentru noi — spune el, într-un târziu, fără măcar să-și întoarcă privirea — pentru că trebuie să facem cît n-am mai făcut niciodată : să montăm pînă deseară douăzeci și cinci de tone de armătură, pentru ca la noapte să poată începe turnarea betonului.

Îl înțeleg. Circulația de pe podul „Mărășești“ a fost abătută, dar numai pentru două săptămîni, timp în care constructorii metroului trebuie să încheie lucrările subterane și să redea circulația pe pod. A fost necesară, în acest timp foarte scurt, excavarea a mii de metri cubi de pămînt, după care, dimineață în zori, au intrat în acțiune fierar-betoniștii lui Barbu. Lor nu li s-a dat decît o zi.

— Am montat și treizeci și trei de tone într-un schimb, reia șeful echipei, dar asta e o lucrare nouă, în condiții aparte, unde nu ne putem permite nici o mecanizare.

Pe o suprafață restrînsă lucrează, în afara fierar-betoniștilor, tot pe atîția dulgheri, muncitori de la telefoane și de la întreprinderea de distribuire a energiei electrice, pentru montarea instalațiilor lor și, în sfîrșit, betoniștii, care fac ultimele pregătiri pentru începerea turnării. În toată această aglomerație, nimeni nu se încurcă, nimeni nu stingherește pe nimeni întrucît fiecare își cunoaște rostul. Atunci cînd trebuie, șeful echipei, de acolo de pe peretele din împletitură de oțel, unde lucrează în rînd cu ceilalți, cu o vorbă, cu un semn din priviri îi face pe fiecare să priceapă ce are de făcut în continuare.

— Dacă le vorbesc și-i dădăcesc numai jumătate de ceas pe zi, tot se cheamă că oamenii pierd, ascultându-mă, această jumătate de ceas bună de lucru — se explică Dumitru Barbu. De aceea, prefer să le vorbesc scurt și numai când e absolut necesar. În rest, le las libertatea să acționeze fiecare cum crede, numai treaba să meargă și să fie de bună calitate.

Seara, după ora șapte, fierar-betoniștii se retrag. Se aprind reflectoarele pentru un record și pentru a lumina „ziua de muncă“, care va dura pînă în zori, a betoniștilor. Îl conduce pe Dumitru Barbu spre casă și reușesc, încet, încet, să-i aflu biografia muncitorească care a început la cincisprezece ani, când alți copii de această vîrstă mai au încă nevoie să le lege cineva șireturile la pantofi și să le șteargă nasul.

— Am venit în București împreună cu alți băieți din satul Balota—Dolj, în 1950, ca să lucrăm pe un șantier, oricare ar fi el. Tocmai începuseră lucrările la Monumentul eroilor patriei și cineva ne-a îndreptat acolo. Am fost primiți ca muncitori necalificați la transport de materiale, la făcut betoane, la alte lucrări mai simple. De calificare nu putea fi încă vorba. Nu aveam vîrsta și nu-și asuma nimeni răspunderea pentru viața noastră. Eram însă fericit că în vremea aceea de mare sărăcie și foamete puteam să cîștig un ban și s-o ajut pe mama și cei trei frați mai mici.

Vreme de vreo doisprezece ani, apoi, n-am mai plecat din București, decît pentru stagiul militar, trecînd de pe un șantier pe altul, unde era nevoie. Dar, de-acum, ca muncitor calificat într-o meserie care devenea din ce în ce mai solicitată : fierar-betonist. Dorul de casă, de meleagurile doljene, însă, mi-a revenit dintr-o dată, când am auzit că la Craiova se va construi un mare combinat chimic. Am dat fuga acolo pentru a reveni în Capitală exact după treisprezece ani, când combinatul craiovean era gata și crescuse cît un oraș. S-ar mai fi găsit de lucru prin județ — într-un concediu mai făcusem o casă de cultură în sat — dar, ca și pentru alți

constructori, metroul devenise un miraj care ne atrăgea ca un magnet. Pentru că nu cred să existe constructor adevărat care să nu dorească să-și lege numele de un astfel de monument al gândirii și creației românești.

Cînd am venit aici, în februarie 1976, echipele erau formate. Am fost repartizat la Măndică. Se lucra în fața tribunalei, unde se executaseră deja trei-patru radiere și două plăci. La cîteva săptămîni, Măndică a plecat. Oamenii au fost întrebați pe cine vor șef de echipă — nu s-a mai procedat pînă atunci așa și poate nici de atunci încoace și nu e rău să se procedeze astfel — și ei m-au vrut pe mine. Deși n-aveam prea mult stagiul cu ei. Ne-am înțeles destul de bine de la început. Pentru că și ei erau tot unul și unul: Vasile Roșioru, Ion Butu, Costache Gașpar, Ștefan Pleat, Alexe Iancu, Irimia Ghiriac cu care am armat întreaga porțiune de la podul „Mihai Vodă” pînă la întreprinderea „Dîmbovița”, în condiții foarte grele, sub amenințarea continuă a apelor subterane care apăsau pereții mulați. Din pricina unor posibile infiltrații puternice, dar și a gerului cumplit din timpul iernii trebuia să ne grăbim, pentru ca betoniștii să închidă cît mai repede casetele. Supravegherea apelor freatice devenise o chestiune cît se poate de critică. Macaralele grele „lansaseră” de-acum vagoanele metroului în subteran și o erupție, o inundație, ar fi fost catastrofale. Dacă nu s-a întîmplat așa ceva e pentru că s-au luat din timp măsurile tehnice cuvenite dar și pentru că oamenii știu să dea pe acest șantier măsura conștiinței lor.

S-a făcut aproape ora zece seara. Cei trei *Barbu*, tată, fiu și frate, ajung acasă. Linia metroului s-a mai prelungit cu o zi prin inima Capitalei.

Dacă sînt constructor de un sfert de veac și dacă mi-am petrecut cei mai frumoși ani pe marile șantiere hidrotehnice din țară e pentru că eu, Vasile Filioreanu, am avut de mic o sănătoasă pornire către aventura cunoașterii și a descoperirii. Cred că la aceasta au contribuit împrejurimile muntoase și împădurite ale satului meu, Timișești, de lângă Tîrgu Neamț, care, de cînd mă știu, mi-au făcut cu ochiul să le cutreier, să le cercetez.

Norocul meu cel mare a fost că am avut părinți serioși care nu ne răsfațau și nu ne îmbolmojav, lăsîndu-ne de cum am început să ne săltăm în două picioare să alergăm cît era ziua de mare. De tovarăși de joacă nu duceam cîtuși de puțin lipsă, pentru că, vrednici și serioși cum erau părinții mei, coborîtori din plăieșii lui Ștefan cel Mare, m-au fericit cu zece frați. Jumătate băieți, jumătate fete, unul mai năstrușnic decît altul, dar eu cred că îi întreceam pe toți.

De lucru nu prea aveam, pentru că, băfșoșii de noi, eram săraci lipiți pămîntului, cel puțin așa-i auzeam pe alții spunînd, fără să înțelegem noi, copiii, prea bine, de unde atîta noroc cu sărăcia asta. Tata avea o căruță cu doi cai. Cu asta ne-a crescut. Nu-l vedeam ziua niciodată, decît la sărbători mari, pentru că pleca cu noaptea în cap — auzeam doar prin somn hurelul căruței pe bolovani — și se întorcea cînd noi eram de mult în lumea visurilor. Acum are șaptezeci și cinci de ani și nu renunță la cai. Unul din ei era foarte bătrîn și voia să-l schimbe... „Nu voi lua pe el mai mult de trei

mii — ne-a zis el — așa că să-mi dați și voi, care cît puteți, ca să-mi cumpăr un cal cum aveam în tinerețe“. I-am dat imediat, fiecare dintre frați, să-i ajungă nu de un cal, ci de trei. Era un pretext pentru noi, pentru că altfel nu vrea să primească bani. Are mîndria omului care n-a primit de la nimeni în viața lui nici cît negru sub unghie, a trăit și a crescut zece copii numai în truda palmelor lui.

Să revin însă la copilărie, pentru că mult n-a ținut. Pînă la șapte ani doar, cînd, într-o noapte, am auzit bubuituri îngrozitoare de explozii. Războiul ajunsese sub streășina casei noastre. Ne aflam pe linia întîi a frontului. Au venit niște ofițeri și ne-au cerut să evacuăm satul. Ne-au încărcat tata și mama în căruță și am fugit spre munți. Gata cu copilăria. A fost ucisă în ultimele luni de război. De școală nici nu putea fi vorba. Învățătorul din sat murise pe front, iar altul venise cînd eram deja mare. M-a învățat să scriu și să citesc sora mea bună, Maria, dar mai tîrziu tot n-am scăpat de cîtiva ani buni de școală. Dacă mi se dădea o toporișcă și o bucată de mămăligă în buzunar, părinții scăpau de mine toată ziua. Apă să mă răcoresc aveam din belșug în pădure, iar copaci pe ales, cîți voiam. Pentru că cioplitul era pasiunea copilăriei mele. Făcem stîlpi, porți, colibe, cozi de unelte și toate minunile. Toți îmi prevedeau o strălucită carieră de dulgher dar am ajuns fierar-betonist. O să vedeți, mai tîrziu, cum.

În micul și fericitul nostru „trib“, aveam și un frate, Dumitru, foarte studios, care citea cît un arhivar. Devora orice carte îi cădea în mînă și de multe ori ne încînta cu povestirea unor romane sau cu recitarea poeziilor lui Eminescu, pe care cred că le știa din scoarță în scoarță. Pasiunea asta i-a fost folositoare fratelui Dumitru. După ce a terminat școala profesională, a făcut liceul seral, apoi a dorit să ajungă judecător și a urmat facultatea de drept. Și-a văzut visul cu ochii, ca dealtfel, toți ceilalți frați. Pentru

că asta avem noi comun : încăpățînarea. Vreau să zic, ambiția. Odată ce ne-am pus o idee în cap, nu ne-o mai scoate nimeni. Așa s-a întîmplat și cu mine. Aveam șaisprezece ani neîmpliniți în 1953, cînd fratele Dumitru mi-a citit într-un ziar despre lucrările care au început la construcția hidrocentralei de pe Bistrița. Spiritul meu de aventurier nu mi-a dat astîmpăr. Mi-am luat traista și toporișca și pe-aici ți-e drumul, spre Bicz, băiete. Geaba auzeam tot felul de sfaturi, că-i greu, că nu mă primește, fiind prea mic, că n-am bani de drum și cîte altele, că eu eram de-acum departe, cel puțin cu gîndul.

M-am înțeles cu alți doi băieți de vîrsta mea și am stabilit să pornim pe jos. Cînd am ajuns la Tîrgu Neamț, unul dintre ortaci a zis că-l doare burta și a fugit înapoi. În schimb, eu și celălalt băiat din sat ne-am agățat de un camion care aflasem că duce materiale pe șantier și în cîteva ore eram acolo. Pe șantier era o animație de ziceai că mulțimea aceea de tineri se pregătește să dărîme Ceablăul. Ne amestecăm printre ei. La un moment dat, ne ia la rost un tînăr distins, înalt, cu părul creț și cîteva discrete fire cărunte la tîmple.

— „Unde vă sînt uniformele?“, ne întrebă el.

Noi habar n-aveam unde ne sînt uniformele, căci nu știam exact despre ce e vorba. Am răspuns sec :

— „N-avem!“

— „Fuga la magazioner să vă echipeze!“

— „De unde să-l luăm?“, am zis eu.

Abia atunci, tînărul distins s-a dumirit ce-i cu noi pe șantier și că trebuie să ne dea în primire cuiva. Tocmai trecea pe acolo un flăcău.

— „Octaviene ! Ia băieții aceștia la tine și fă din ei niște brigadieri adevărați.“

Noua noastră cunoștință nestrânge mâna și se recomandă :
— „Sînt inginerul Groza. Haideți să vă găsec o echipă bună“.

M-am grăbit să scriu acasă, să-i liniștesc pe ai mei, dar bineînțeles că nu m-a crezut nimeni și probabil că și-au zis : „așteaptă puțin să dai de greu, că o să te vedem noi întorcîndu-te cu coada între picioare“. Nu, zău ? Ți-ai găsit omul să se sperie, chiar în persoana lui Vasile Filioreanu, brigadier pe cel mai mare șantier național al tineretului. După un an, eram calificat ca fierar-betonist la punctul de lucru „Stejarul“.

Munca brută în aerul liber din munți, viața în colectivul exuberant al brigadierilor, barăcile pe acoperișul cărora răpăia deseori, noaptea, ploaia piezișă și repede și pe care o sorbeam prin toți porii trupului și sufletului meu îndrăgostit sălbatic de natură, scăldatul în apa limpede și rece a Bica-zului, iată ce m-a fascinat și m-a făcut să nu mai părăsesc șantierul și să rămîn pentru totdeauna constructor în oțel și beton. Le-am scris și fraților mei mai mari să vină pe șantier. „Fugi din strîmtoarea hîrtoagelor tale — îmi amintesc că i-am scris lui Dumitru — și aleargă aici unde vei întîlni adevărata libertate bărbătească a muncii și spiritului“, făceam eu pe filozoful, dar nu l-am putut dezlipi de pereții bibliotecii. Mai receptiv la poezia șantierelor s-a dovedit a fi însă fratele Costică. El n-a stat mult pe gînduri. M-am trezit cu el că-mi bate la ușa. Cînd l-am văzut, m-am speriat. N-avea mai mult de-un cot. Îl doboră vîntul. Stai, zic, că te fac eu om întreg. L-am băgat la muncă. Nu-l menajam deloc. „Mîncare bună și muncă multă îți trebuie, și-ai să vezi cum se zmulge băetul“, îi spuneam, mai în glumă, mai în serios. Avea șaptesprezece ani. Doi ani mai tîrziu, cînd s-a dus în sat, nu-l mai cunoștea nimeni. Costică ajunsese cît Ceablăul, mai precis la 1,82 metri, ceea ce nu-i de ici-de colo. Lat în spate, zvelt și musculos, un adevărat

atlet. Am lucrat mulți ani împreună, apoi ne-am despărțit, pentru a ne reîntâlni aici, la metrou. Să revin însă pe Bistrița, de unde în 1957 am plecat militar, iar după doi ani m-am întors la „Stejarul“. Nu mai cunoșteam nimic, pentru că lucrarea era pe sfârșite. Dar lasă, că vreo cinci ani tot mai aveam ce face pe Bistrița. Începea construcția microcentralelor din aval: Pîngărați, Vaduri, Piatra Neamț, Racova, Gîrbeni, Bacău 1 și Bacău 2.

N-am lipsit de la nici una, în toate se află cîte o părticică din dragostea mea pentru meseria de constructor. Aveam școala marii hidrocentrale „Bicaz“ și nu-mi mai era teamă de nimic. Inginerul Gheorghe Bîrcă și-a dat seama de curajul meu și mi-a încredințat conducerea unei echipe. Împlinisem douăzeci și trei de ani. Misiunea mea: să construiesc, cu oamenii din subordine, hidrocentrala „Pîngărați“. Era primul examen complex care mi se cerea și trebuia să-l trec.

— „Uite, Vasile — mi-a spus inginerul Bîrcă — aici e un gol pe care se sprijină totul — vorbea de camera spirală. Dacă tu reușești să faci lucrarea asta, nimic nu-ți mai stă în cale.“

Era în luna mai, iar în noiembrie noi betonam acoperișul. Celelalte microcentrale au fost după aceea un joc pentru noi. Cînd le-am terminat, în 1966, se termina și frumoasa noastră aventură pe Bistrița. Dar iubeam apele și munții și mă simțeam irezistibil chemat de ele. Așa am ajuns pe Argeș, unde mai rămăseseră, de asemenea, de făcut mai multe microcentrale în josul râului...

★

De mulți ani nedespărțiți pe șantierele hidrotehnice, șeful lui Vasile Filioreanu, inginerul Norel Dragu, directorul grupului de șantier instalării și construcții din Trustul „Energo-construcția“, care a executat porțiunea de metrou de la

„Podul Cotroceni“ pînă la depoul „Ciurel“, își amintește cum l-a cunoscut.

— Eram pe Argeș, la Corbeni. Vine într-o zi un tip cu pălărie de pai pe cap și cu un aparat de fotografiat pe umăr, plin de importanță și întreabă de mine. Credeam că-i un turist rătăcit. Mi-a spus cine e, de unde vine și ce vrea.

— „Îmi dați planurile — zicea dumnealui — și restul nu vă privește.“

— „Ia te uită, grozavul, îi întorc eu răspunsul. Și ce vei face cu planurile?“

— „Ceea ce trebuie...“

Oricum, mi-a lăsat o foarte proastă părere. Îi spun inginerului Bîrcă, pe atunci inginer șef al I.C.H.

— „Lasă-l, să vezi ce iese“, îmi zice.

L-am lăsat. A început imediat treaba. Lucra cu zece oameni. În două zile totul era gata. Pentru mine avea să fie o lecție strașnică. Am învățat din întîmplarea aceea să nu mai judec oamenii după aparențe și la prima vedere. Vasile Filioreanu nu făcea pe grozavul, cum credeam eu și cum îl arăta pălăria lui șmecherească de pai, ci era și a rămas, realmente, un om grozav.

★

În nouă ani am făcut, cu cei cincizeci-șaizeci de oameni din echipa mea, nouă hidrocentrale pe Argeș. Prima a fost cea de la Albești. Am terminat-o în numai șaptezeci și două de zile, ceea ce era un adevărat record. Inginerul Bîrcă mi-a spus: „Să știi că ne-ai speriat pe toți“. În realitate, era vorba de o lucrare în serie și o știam pe dinafară. Puteam lucra chiar și fără planuri. Nu vreau să mă laud. Vreau să spun ce înseamnă specializarea și pasiunea pentru profesie. Dar mai ales aș vrea să spun ce înseamnă o echipă adevărată, sudată ca a noastră. Îl aveam pe Toader Nistor, pe Du-

mitru Lazăr cu care lucrez de nouăsprezece ani, pe marele sufletist Dinu Popa, pe Gheorghe Bîlba, cu care lucrez și aici la metrou. Aveam ca șefi pe inginerul Dragu, un om iubit de toți colaboratorii lui, pe inginerul Gheorghe Mitocaru, specialist de clasă. Cînd am terminat „Albeștii“ a venit inginerul Preoteasa și ne-a întrebat :

— „Ce-i asta ?“

I-am răspuns ceea ce gîndeam :

— „Dacă tot am venit pe Argeș, trebuia să vă arătăm și noi ce știm și ce putem“.

Chiar a doua zi, după ce turnasem ultimul pumn de beton, primesc dispoziție să mă prezint pentru ziua următoare la Consiliul de Stat pentru că voi fi decorat. „Măi, fir-ar să fie ! Cum de s-a aflat așa repede de isprava noastră ? Asta da — zic eu — informare operativă și recompensă promptă.“ Secretarul general al partidului, tovarășul Nicolae Ceaușescu, avea să-mi înmîneze, spre marea mea bucurie și emoție, una dintre cele mai mari distincții ale Republicii : Ordinul Muncii clasa I. Dar, bineînțeles, nu pentru recordul de la Albești, ci pentru munca mea de pe șantierul hidrocentralelor de pe Bistrița. Eu nici nu mă așteptam. „Uite, mi-am zis, nimic nu se uită. Totul la timpul său.“

Intervine din nou, cu o completare, inginerul Dragu :

— Trei erau formațiile de lucru cu care s-au construit toate centralele de pe Argeș în jos. Prima era a lui Filio-reanu ; a doua, de dulgheri, era condusă de Gal Iuliu (Gyulabaci) și a treia, de montaj, a lui Cismadi Mihai. Nu mai aveau nevoie de nici o supraveghere, de nici o îndrumare, doar să li se dea ceea ce le trebuia. Erau prieteni foarte buni. Cînd fixau un termen, puteai fi sigur că numai dacă se surpă pămîntul nu se țin de cuvînt. Dacă o formație se întîmpla să întîmpine dificultăți, celelalte două întîrziiau pe șantier, atîtea zile și atîtea nopți cîte erau necesare pentru

recuperarea rămîinerii în urmă. Alături de asemenea oameni te simți, într-adevăr, foarte puternic.

În vara lui 1975 am încheiat conturile pe Argeș. Am fost trimis pe Olt, dar aveam o mare reținere. Legătura mea cu Moldova era foarte grea, nu aveam trenuri directe și pe mine locurile natale mă îmbie să le revăd cît pot de des. Am aflat că s-au deschis lucrările la metrou, dar tovarășul inginer Bîrcă n-a vrut să mă lase aici pentru că pe dumnealui îl ardeau degetele pentru Olt. Dar i-am spus-o fără ocolișuri: „Vă aduceți aminte cîtă nevoie aveți de mine acum treisprezece ani la „Stejaru“ și m-ați vrăjit zile în șir ca să merg de la „Vaduri“ la „Pîngărați“, unde era o situație critică? Am renunțat la șantierul meu și v-am răspuns la solicitare. Eram tînăr, atunci, v-am servit, apoi pe dumneavoastră v-a promovat și ați uitat de mine. Iar acum nu vreți să mă ajutați, să lucrez și eu la o lucrare specială, mai aparte. Că hidrocentrale am făcut destule, or mai face și alții, dar de ce să nu pot spune și eu cîndva «am lucrat și la metrou?»“ L-am dat gata. Mi-a aprobat venirea pe șantierul cel mai spectaculos și mai interesant pe care am fost pînă acum. Între timp, am mai fost pe Bistrița și pe Argeș. Nici nu se mai cunoaște că au trecut oameni pe acolo. Totul e ascuns în pămînt, a reapărut vegetația pe fosta vatră a coloniei, totul pare nemișcat de la facerea lumii. Dar eu cunosc foarte bine fiecare colțișor din peisajele în care am muncit. De aceea, astă-vară, în concediu, mi-am încărcat familia în mașină și am refăcut turul locurilor mele sentimentale. I-am arătat fiului meu valea Argeșului: „Uite, aici am trăit și am muncit doi ani, aici, un an, aici te-ai născut tu, pe un pat de frunze de mesteacăn, acolo, la Corbeni, s-au născut băiatul și fetița inginerului Dragu, pentru a deveni argeșeni, căci

mama lor e gorjancă, iar tatăl lor buzoian“. Și Emil, fiul meu, un pișicher fără pereche, vine și el cu o părere :

— „Recunosc foarte bine, tată, aceste lunci, aceste păduri și povârnișuri stîncoase, acest rîu ce izvorăște parcă tocmai din cer...“

— „N-ai de unde. Aveai doar cîteva luni cînd am plecat de pe-aici“.

— „Poate era copil precoce, dragă“, îi ia mamă-sa parte.

— „Nu, mamă. Nu eram precoce. Le-am văzut la televizor.“

Pe Bistrița, cum zic, merg mai des pentru că am rămas om al locului. Acolo am frați și surori, acolo mi-am făcut casă și acolo se va încheia — de unde a început — aventura mea de constructor.

*

Ploaie rece și abundentă, neașteptată, de sfîrșit de toamnă în munții argeșeni. Nici un adăpost în apropiere. Dar Vasile Filioreanu e obișnuit cu ploile, nu se sperie așa de ușor, l-au mai udat și alte dăți pînă la piele și, ajuns acasă, după un duș fierbinte, se simțea ca nou născut. Dar acum drumul e lung, iar ploaia nu mai contenește. Îi trece prin gînd să-și dezbrace haina, să-și stoarcă cămașa, să se descalțe, pentru a-și goli bocancii de apă. Era în 1974. A urmat o gravă afecțiune pulmonară și un lung repaos la pat. Dar mai ales perspectiva de-a nu mai lucra pe șantiere. Adică de-a i se tăia vulturului aripile. Cum ar putea fi transformat răul în folos ? A urmat în timpul convalescenței școala de maiștri, care nu-i cerea nici un efort fizic. Citind, studiind teoretic ceea ce știa foarte bine practic, Vasile Filioreanu trece cu note maxime examen după examen. Cînd i-a expirat concediul medical și i s-a permis să-și reia munca pe șan-

tier, el se întorcea cu o diplomă de maistru. Nu pentru a uza de ea. Ci pentru a fi, cum spunea el, mai bun meseriaș.

*

Aici, pe șantierul metroului, facem pionierat. Și pe Bistrița am făcut pionierat. Incomparabil mai greu. Acolo mecanizarea era la începuturile ei. Aici, gradul de mecanizare e de șaptezeci-optzeci la sută. De-aceea avem și productivitate foarte mare. Noi sîntem singura echipă de fierar-betonisti pe aproape patru kilometri de galerie, cu două stații, un depou cu unsprezece mari puncte de lucru, ceea ce e foarte mult. Am montat în doi ani și jumătate, cu cei șaptezeci-optzeci de oameni cît am în medie în echipă, mult mai mult oțel-beton decît am montat în nouă ani pe Argeș. Dar mai bine să vă relatez o întîmplare recentă. Mă ia inginerul Dragu, într-o dimineață, la rost :

— „Banii-s bani, dar lucrul nu-i lucru...”

— „Faceți-mă să înțeleg.”

— „Sudorii dumitale fac niște carcase bune să le rupi de spinarea lor.”

— „Dacă se poate să mă limpeziți și mai bine, n-ar fi rău.”

— „Le trimit rupte, prost sudate, asta e. Uită-te la ele.”

Îmi cunosc oamenii și știu că n-ar face un lucru de mîntuială. Totuși, carcusele de armătură pentru pereții mulați veneau de la atelierul nostru într-o stare jalnică. Dau fuga acolo. Băieții, ca de obicei, la locurile lor. Nici urmă de superficialitate. Sudurile sînt controlate cu toată atenția. Nici o abatere tehnologică. Ce să fie? De-aici pleacă în bună stare, dar în frontul de lucru ajung cu așturile rupte și trebuie refăcute. Asta ne răpea timp prețios. Mă uit cum le

încarcă. Nimic în neregulă. Carcasele sînt ridicate atent, cu macaraula și așezate pe un trailer. Mă iau cu mașina în urma lui, poate descopăr enigma. La o hurducătură, aud pac! Mai multe carcase se frînseseră. Altă groapă, altă scuturătură, alte pocnituri de fiare rupte. Și tot nu înțelegeam. Cînd am ajuns pe șantier i-am povestit inginerului Dragu. Am mai făcut cîteva probe. Carcasele erau tot atît de casabile ca niște vreascuri. Repede, la fișele de materiale. Aici era explicația. Ne venise niște oțel din import, oțel foarte rapid, pentru sudarea căruia electrozii, cu care lucrau băieții noștri, nu erau buni. Dar ei nu aveau nici o vină. Lucrau cu ce li se dădea. Am cerut imediat electrozi potriviți și totul s-a îndreptat.

Întîmplările curioase, deseori dramatice, se țin însă lanț pentru că lucrăm într-un tronson absolut necunoscut, plin de surprize. La fiecare metru de pămînt excavat ies la suprafață vechi mărturii ale vieții și civilizației urbane pe malul Dîmboviței. Arheologii sînt tot timpul pe urmele noastre. Noi le facem săpături pe gratis.

În zona uzinei „Grozăvești“, constructorii grupului nostru de șantiere au întîrziat lucrarea din cauza canalelor subterane foarte vechi, de care nimeni nu știa, nimeni nu le putea intui poziția și încrengătura. Ne trezeam cu inundații sau cu scurgeri de noroi bentonitic care dispărea și nu știam unde. Ne apucam să înfundăm aceste găuri de canale, improvizate, sau care erau încă active, să le refacem. Dacă nu se construia metroul cine știe cînd s-ar fi refăcut toate aceste utilități edilitare. Am refăcut magistrale subterane de apă, electrice și de canal, de trei ori mai mari decît cele vechi, care vor da edililor liniște, pentru cel puțin o sută de ani. Dacă n-ar fi apărut aceste utilități și nu ar fi redus la jumătate ritmul de lucru pe șantier, primul tronson al metroului s-ar fi terminat mult mai devreme. Cu toate acestea, stațiile „Grozăvești“ și „Semănătoarea“, din perimetrul

grupului nostru, s-au realizat într-un timp record. La „Grozăvești“ am început lucrarea în mai 1977, sub circulație — deci sub pod improvizat — și în martie 1978 a fost gata. Meritul cel mai mare, după părerea mea, îl are echipa lui Nicolae Craiu.

Nemăiîntâlnit a fost și ritmul de excavații la stația „Semănătoarea“. În numai patruzeci de zile, mecanicii lui Ion Pisaltu și Ghirica Macoviciuc au excavat un volum de pământ pentru care li se dăduseră inițial... șase luni. Au lucrat ca niște titani, nici nu mai puteai schimba o vorbă cu ei, de dimineață pînă seara, și de seara pînă dimineața, doar cu pauze pentru masă. Secretul lor era însă altul. Puseseră la punct o tehnologie proprie, de mare randament, care permitea excavarea sub planșeu, cu accesul mașinilor sub tavă. Au lucrat cu două excavatoare la un capăt și cu alte două la celălalt capăt, iar unul era de rezervă. Dacă se producea o defecțiune la vreunul din front, cel de rezervă intra imediat în acțiune, iar cel defect mergea la reparații, la maestrul Tache Rădulescu. Nu se pierdea nici un minut, schimbările se predau și se preluau fără ca excavatoarele să se oprească mai mult de o clipă. Așa a știut inginerul Paul Bîrzea, ajutat de inginerii stagiaari Ovidiu Stănciulea și Ion Ionescu, să-și organizeze lotul și să obțină cu muncitorii lor ritmuri de-a dreptul incredibile.

La depou s-a excavat atîta pământ încît s-ar putea înălța cu el un munte. S-a început în februarie 1976 și în iunie excavația era gata. Noi, betoniștii, aveam să acoperim cu structuri de beton cîteva mii de metri pătrați, pentru că depoul e, într-adevăr, uriaș.

*

Dar, m-am lăsat furat de amintiri și l-am uitat pe dragul de frate-meu. Poate pentru că sîntem toată ziua împreună.

Plecuse în armată de pe Bistrița. Când s-a întors, în 1966, n-a stat pe loc mai mult de două-trei zile și, fugi înapoi la Bicaz. Dar acolo, pustiu. Constructorii își terminaseră treaba și se aflau, care încotro, pe alte șantiere. A venit la mine pe Argeș. El era electrician, dar nu prea aveam de lucru pentru electricieni. S-a alăturat echipei noastre de fierar-betonisti. Știe și această meserie tot atât de bine ca și mine. După vreun an, inginerul Mitocaru avea nevoie de un electrician de exploatare la uzina „Oiești“. N-a găsit pe altul, decât pe bietul frate-meu. Costică și-a dat însă repede seama că nu-i de el. Prea stătea toată ziua și nu făcea mai nimic. Nu-i plăcea să tragă mîța de coadă. A plecat la Porțile de Fier. Avea de lucru cît putea să lucreze. Nu s-a mișcat de acolo patru ani, după ce sistemul hidroenergetic și de navigație era un fapt împlinit.

Grosul efectivelor de la Dunăre a fost strămutat pe râul Someș. Pe Costică Filioareanu l-au trimis la școala de maiștri, urmînd ca după luarea diplomei să-și urmeze formația pe Someș. Trei ani nu l-am mai văzut. Pentru că așa-i el. Unde dă de greu se fixează și nu se dezlipește pînă la capăt. Abia cînd și acolo sfîrșitul lucrării era pe aproape, și-a îngăduit un concediu și o excursie de relaxare cu mașina prin țară. Nu m-a ocolit. M-a vizitat pe Argeș, la Băiculești. Asta era în 1975. Tocmai îmi făceam bagajele pentru metrou. El nu aflase, încă, nimic. Cînd i-am spus și-a pierdut astîmpărul, ca un copil. Nu și-a mai continuat excursia. Seara era înapoi pe Someș pentru a-și aranja plecarea la metrou. Căci în privința asta sîntem amîndoi la fel. Oriunde ne-am afla, tumultul irezistibil al marilor șantiere, chiar înainte de a-și deschide bine porțile, ajunge ca un zvon de primăvară la inimile noastre, ne răscolește, ne cheamă și ne tulbură ca prima iubire...

Poate cea mai friguroasă iarnă de cînd a început activitatea pe șantierul metroului : iarna anului 1977—1978. Luna decembrie, optsprezece. Ora nouă și treizeci și cinci, dimineața. Stau de vorbă cu inginerul Costin Enăceanu, în biroul șefului de lot din zona de lucrări a Pieței Unirii. Ușa se deschide brusc, ca împinsă de vijelie. Intră precipitat un muncitor, gîfîind de alergătură. Nu mai are timp nici de „bună ziua“.

— Veniți repede. Avem o inundație mare în frontul de lucru al maistrului Blebea.

Alergăm spre locul indicat, în dreptul Policlinicii Brîncovenesti. Alarma fusese dată în toate sectoarele care puteau interveni. Lupta cu apa, care țîșnește din malul tunelului printr-un torent de grosimea unui om, începuse. În ciuda gerului, oamenii lucrează în talie, aruncă pietriș, încearcă să închidă gura izvorului cu baloți de cîlți. Șuvoiul îi azvîrle însă cît colo. Alți baloți, alte încercări. Deasupra oamenilor care lucrează pe fundul tunelului abia excavat, în stînga lor, se află Dîmbovița. Dar apele ei sînt înghețate tun. Atunci de unde vine potopul acesta ? Din celelalte „Dîmbovițe“ ascunse de privirile noastre care curg în voie pe „etaje“ sau alături, la adîncimi mai mari sau mai mici. Cînd constructorii găuresc malurile subterane, sau le slăbesc doar rezistența prin excavațiile în adîncime, deseori apele țîșnesc cu violență spre spațiile libere. Ca și acum.

— Cît timp ar curge așa ? Îl întreb pe inginerul proiectant Cornel Vasilescu.

— Continuu. Pericolul e foarte mare. Pînă deseară, dacă nu l-am opri, ar inunda toată porțiunea abia excavată.

— Ce șanse au echipele de intervenție ?

— Nu-s la prima probă de acest fel.

În contact cu frigul apa ce se scurge din straturile nisipoase ieșind la lumină ridică dintre pereții mulați, care țin malurile tunelului, vălătucii de aburi de parcă, acolo jos, curge un izvor fierbinte. Constructorii știu că nu se pot retrage înainte de-a înăbuși șuvoiul, înainte de-a pune lucrarea în siguranță.

Apa le ajunge la glezne. Le intră în cizmele de cauciuc. Fețele lor sînt stropite cu apă ori cu sudoare ? E de necrezut că pe asemenea ger se poate asuda. Sînt zece oameni în apă. Înarmați cu pene de lemn, cu baloturi de cîlți, cu lopeți și tîrnăcoape. Pietrișul nu-i de nici un folos. O basculantă revarsă de sus, de pe mal, cîteva tone de pietriș. Pentru o clipă se pare că l-au biruit. Dar numai pentru o clipă. În secunda următoare, din movila pusă pe fundul tunelului șuvoiul țîșnește iarăși ca un vulcan în miniatură. Oamenii o iau de la capăt. Sînt uzi pînă la piele. Se apleacă cu pieptul în apă într-un nou efort de-a fixa baloții de cîlți. Încercare iluzorie. Presiunea și debitul sînt prea mari.

Dar ceva trebuie făcut. Pe vatra tunelului, nivelul apei crește întruna, pericolul inundării întregii porțiuni pare iminent. În tunel se află utilaje și materiale. Lucrările ne-terminate ar fi compromise și ele. Refacerea și reintrarea în normal ar dura poate luni de zile. Cei zece aflați în acțiune sînt din echipa lui Alexandru Răileanu. Intervenția este condusă de maistrul Marin Blebea. Sus pe mal ajung bizare, neînțelese, frînturi din dialogurile lor.

— Încearcă să-l fixezi în partea superioară...

- Mi-ar trebui o rangă...
- Cît e ceasul ?...
- Dați la o parte aparatul acela de sudură...
- Unde Dumnezeu am pus briceagul ?
- Strigă la macaragiu să nu stea cu mâinile în sân.
- Hei ! Mișcă puțin la dreapta !
- Strînge mai cu putere, că n-ai mămăligă în mîini.
- Aprinde-mi, te rog, o țigare...
- N-a mai venit băiatul acela cu termosul ?
- Dezlegați plasa cu bolovani !
- Astupă-mi urechile. Am avut otită cînd eram mic.
- Lasă-mă pe mine. Tu te mai scufundași o dată.
- Oprîți tranzistorul acela. Mă calcă pe nervi.
- Acum, cu forță.

Nici n-am băgat de seamă că timpul trecuse, se făcuse aproape de ora prînzului.

— Să coboare Hristache și Sadoveac, dă cineva o dispoziție.

— Gata, meștere Blebea, adăugă același. Ieși afară din apăraia aceea. Nu vreau să te ducem acasă congelat.

Se face schimbul. Altă echipă urmează să continue operațiunea. Un balot de cîlți a fost introdus în rostul dintre pereții mulați. Presiunea apei a scăzut, dar infiltrația n-a fost oprită. Cineva îmi propune să mergem în baracă să ne mai încălzim. Nici nu mă gîndesc. Parcă chiar inginerul Vasilescu mi-a făcut propunerea. El venise astăzi pe șantier să dea o consultație tehnică. O bună parte a lucrării a fost proiectată de atelierul în care lucrează și el. Și-a susținut examenul de stat, la terminarea facultății, cu o temă din construcția metroului, atunci cînd abia se vorbea de un viitor metrou în București. A fost visul lui.

— Cît credeți că mai durează, îl întreb.

— Cel mult o oră. Altă dată a fost și mai greu.

— Cum poate fi mai greu? Să stai opt ore în apă înghețată, să te încălzești cu căldura eforturilor proprii, să ții cu pieptul un torent. Da, cu pieptul. Îl văd pe unul dintre constructorii de pe vatra inundată a tunelului lipindu-și pieptul de peretele din care țîșnește șuvoiul acela de grosimea unui om, cu încrîncenarea și hotărîrea de-a opri Dîmbovița în loc. Îl aud clar, spunîndu-le celorlalți: „Proptiți-mă cu ceva. Împingeți-mă de spate“.

Cîțiva procedează întocmai, îl ajută să rămînă lipit cu pieptul de perete și să blocheze pentru cîteva clipe șuvoiul. De ajuns, pînă ce balotul de cîlți a fost pregătit și fixat în rostul dintre ziduri. Nu mă uimește faptul în sine. Auzisem că „tehnica“ aceasta fusese „inaugurată“ de maestrul Ioan Ghinea, din sectorul C.F.R., într-o împrejurare similară. E uimitor însă că omul pe care îl urmăresc într-o luptă disperată cu apa izbutește să oprească șuvoiul. Deci, nu încercase un act de bravură. Știa că poate. Își cunoaște puterile, vigoarea.

Doresc să-l cunosc. Mi se spune că e chiar maestrul Marin Blebea, coordonatorul intervenției. De pe mal nu-l disting prea bine. Nu-i pot reține trăsăturile. Va trebui să revin a doua zi pentru a sta de vorbă cu el. Pentru astăzi treaba s-a încheiat. După opt ore de trudă, Dîmbovița ascunsă e îmblînzită și obligată să rămînă în albia ei subterană.

Revin a doua zi, așa cum stabilisem, pentru a-l întîlni pe maestrul Blebea. Mă surprinde nepregătit. Mi se aduce în biroul șefului de lot un om mult mai în vîrstă, decît m-aș fi așteptat. Se ține bine, nimic de zis, are o ținută de general în retragere, nici o fibră, nici o mișcare molatecă nu-i trădează vreo slăbiciune a trupului, dar nici nu-i ascund anii mulți pe care îi are. În timpul intervenției din tunel l-am văzut de la distanță, adică de la înălțimea malului, era prea mare agitație în spațiul acela îngust pen-

tru a-i vedea bine trăsăturile. Oricum, eram sigur că e vorba de un tânăr, cel mult de un om la a doua tinerețe. Acum, de aproape, văd că Marin Blebea face parte din generația celor care demult sînt la pensie.

— Cîți ani aveți ?

— Destul de puțini pentru a nu scăpa încă tîrnăcopul din mîină.

— Adică ?

— 68 ! M-am născut în ianuarie 1910.

— Unde ?

— În Sîmbăta de Jos, dacă asta vă spune ceva.

— Cum să nu-mi spună ? E o comună frumoasă și bogată de la poalele Făgărașilor.

— Am plecat de acolo încă de foarte tînăr. Nu împlinisem optsprezece ani cînd m-am angajat la Uzina Comunală București ca supraveghetor de lucrări la pavaje de drumuri și instalații. Așa am devenit bucureștean. Asta era prin 1928—1929 în vremea cînd țara cădea în marea criză economică. Jurnalul „de bord“ al profesiei mele de constructor începea să se încarce cu nume de locuri și oameni, cu denumiri de obiective și lucrări, cu date și fapte de neuitat.

Am stat șaptesprezece ani la Uzina comunală, timp în care m-am calificat, mi-am făcut un rost. Am urmat apoi o școală de construcții edilitare și căpătasem cartea de meștru. Nenumărate branșamente și consolidări am făcut în această perioadă în întreg Bucureștiul. În vară, cînd ajunsesem cu lucrările metroului aici, în zona Spitalului brîncovenesc, am dat peste o serie întreagă de lucrări de canalizare executate de mine cu aproape cincizeci de ani în urmă. Am fost foarte emoționat. Uite, mi-am zis, tinerețea mea.

După război, în 1947, am trecut la Ministerul construcțiilor, la o unitate de drumuri și poduri și m-am întors în

Ardeal. Am construit un drum pe șoseaua Mediaș — Tîrnăveni. După terminarea lui am revenit aproape de casă, pe alte șantiere. Din 1956 pînă în 1960 am lucrat la întreținerea și repararea drumurilor din regiunea București, după care am participat la construcția fabricii de anvelope „Danubiana”. În 1962 am fost trimis la Călărași pe șantierul fabricii de celuloză și hîrtie. Am terminat și această fabrică după care am fost mutat, cu întregul lot pe care îl conduceam, la Turnu Măgurele. Începeau lucrările la Combinatul chimic. Cel mai mare șantier chimic din țară, la vremea aceea. În 1971, am fost trimis prin ARCOM pe un șantier în R.F.G. pentru un an de zile. La întoarcere mă aștepta șantierul oțelăriei electrice de pe platforma siderurgică Tîrgoviște. Pînă în 1975, cînd am venit la Metrou...

— În mai puțin de un sfert de oră v-ați istorisit viața dumneavoastră de constructor, desfășurată pe întinderea a patruzeci și șapte de ani. Aproape jumătate de secol. De fapt, o jumătate de secol bătută pe multe, deoarece acum sîntem la sfîrșitul anului 1977, iar peste puține zile veți sărbători două aniversări: 68 de ani de viață și 50 de ani de muncă pe șantierele țării. Cum zic, tovarășe Blebea, toată această extraordinară, — prin longevitate, dar bănuiesc și prin bogăția de fapte de laudă — viață de constructor, mi-ați relatat-o preț de cîteva minute. Oare în realitatea trăirii dumneavoastră a trecut tot cu așa mare viteză?

— Nu-i deloc exagerată întrebarea. Toți acești ani mulți care îmi umplu cartea de muncă au trecut așa cum ar trece toamna un cîrd de cocori, pe deasupra pămîntului. Îi urmărim cu privirea îndepărtîndu-se și știm că pe aripile lor duc ultimele clipe ale verii și, cînd dispar dincolo de zare, ne lasă în inimi o nu știu ce părere de rău. De fapt, nici n-am observat cum au zburat anii, n-am avut timp

prea mult să reflectez la filozofia vieții. Parcă toată viața mea a sta între termenele de punere în funcțiune, între termenele scadente ale graficelor de execuție. Toate bucuriile și necazurile s-au consumat între acești „judecători“ ai constructorilor care sînt *termenele de finalizare*, de predare a lucrărilor. Cînd începem o construcție nouă prima întrebare este invariabil aceeași: *Cînd trebuie terminată?* În funcție de această dată ne organizăm viața, cea de șantier, dar și cea de familie, în funcție de ea ne măsurăm și dimensionăm toate acțiunile, gîndirea și simțirea de muncitori și specialiști.

Fără gîndire novatoare nu faci nimic, rămîi un biet supus metodelor învechite pe care le-ai învățat în școală sau le-ai deprins cu mult timp în urmă și care la tehnica de azi, la ritmul în care se construiește, nu mai sînt bune, îți răpesc timp mult și bani mulți. Țin minte că prin 1960—1962, tot pe lunca Dîmboviței, am avut o lucrare de alimentare cu apă a întreprinderii „Danubiana“, foarte anevoioasă.

Îl aveam ca șef de lot pe inginerul Enăceanu, actualul director al grupului nostru de șantiere — optsprezece ani am lucrat cu acest om minunat — și hotărîsem s-o facem în sistemul puțuri forate, care ar fi însemnat o economie de cîteva milioane de lei. Acest sistem era inovația inginerului Enăceanu. Mulți ne descurajau. Spuneau că nu se poate, că nu va da rezultate, că e mai bine să mergem pe sistemul clasic, mai scump, dar mai sigur. N-am cedat. Nu pentru vreun interes personal și nici din orgoliu. Ci pentru că investiția se alegea cu cîteva milioane economisite. Puțurile din prefabricate lansate cu macaraua s-au dovedit însă de un randament peste așteptări.

La Călărași, tot așa. Am făcut alimentarea cu apă a Combinatului de celuloză și hîrtie nu după proiectele clasice, învechite, care ni s-au oferit, ci, de asemenea, după o

soluție pusă la punct, de noi, împreună cu inginerul Enăceanu. Mult mai simplă și mult mai ieftină. Este vorba de folosirea unor „criburi“, niște elemente din beton prefabricat, făcute de noi pe șantier, pe care le-am lansat cu macaraua plutitoare în Borcea, la adâncimea de cincisprezece-douăzeci de metri în adâncul albiei. Șaisprezece camere din astea formau sistemul de criburi din care apa, pentru nevoile fabricii se scoate filtrată, cu pompele. Și acolo scepticii ne descurajau, îndoindu-se de reușită. De atunci, peste tot se aplică acest sistem. De aceea spuneam că, în construcții, fără o gândire tehnică novatoare și fără curaj, nu faci mare ispravă.

— Dar cu apele acestea ce aveți de gând? Am fost martor la încheștarea de ieri. Prea vă fac multe greutateți.

— Am deja în minte o idee. În câteva zile o materializez. E nevoie de un sistem de blocare rapidă a infiltrațiilor de această natură. Altfel ele nu pot fi prevenite. Lucrăm într-un sol extrem de dificil. Stația „Unirii“, ca să iau un exemplu, este amplasată în albia vechii Dîmbovițe. În decursul timpului, viiturile au depus aici mari cantități de nisip în care s-au construit poduri de lemn cu stâlpi de stejar peste care am dat la fiecare pas în timpul săpăturilor. Am găsit, între altele, rădăcini de arbori seculari, pietrificate, fundații de case, canalizări felurite, care ne-au dat mare bătaie de cap și nu peste tot am izbutit o etanșeizare perfectă între tronsoanele pereților mulați. Fiind mult sub actuala albie a Dîmboviței, împresurați de pînze freatice, apa, sub presiunea straturilor, își face uneori loc prin aceste rosturi pînă ele vor fi obturate definitiv și pînă se va turna cel de-al doilea rînd de pereți din beton armat care vor forma caseta tunelului. Dealtfel, pereții mulați sînt făcuți tocmai pentru protejarea malurilor împotriva infiltrațiilor și a prăbușirilor. Sînt însă și infiltrații

din vatră. Pentru acestea se sapă, din loc în loc, puțuri de depresionare, apa scoțându-se cu pompele în Dîmbovița.

— Ne-am luat cu vorba și am uitat să vă întreb : Cum de mai sînteți totuși pe șantier, la vîrsta dumneavoastră și după atîția ani muncii ?

— Inițial ieșisem la pensie în 1972. Șantierele aveau însă nevoie de mine iar eu nu puteam sta locului. Am continuat să lucrez la metrou, am fost de la început șef de lot și am făcut excavația în tunel, cale de un kilometru.

*

O săptămîină mai tîrziu, după întîlnirea cu maestrul Blebea, aveam să aflu că se ținuse de cuvînt. Găsise soluția pentru blocarea rapidă a infiltrațiilor de apă prin rosturile pereților murați : niște lamele de oțel fasonate și sudate la locul unde se produc infiltrațiile. Inovația — pentru că, într-adevăr, este vorba de o inovație valoroasă — a fost experimentată cu rezultate optime. O infiltrație, ca cea despre care am vorbit mai înainte, a fost oprită, prin inovația maestrului Blebea, în nu mai mult de o jumătate de oră.

*

— Se spune că în curînd veți ieși efectiv la pensie. Cu ce vă veți umple acest lung timp liber cu care nu sînteți obișnuit ?

— În primul rînd, cu șantierul. E prea aproape de mine ca să nu revin, cît pot de des printre colegii mei mai tineri. A fost, totuși, cel mai dificil și cel mai frumos dintre șantierele mele. Mai am apoi o treabă grea de făcut. Să-mi cresc copiii.

Aici am rămas puțin descumpănit. Cum adică să-și crească copiii ? La vîrsta lui, copiii sînt, în general, mari.

Mă jenez în sinea mea de această falsă rațiune, de această prejudecată. Cine nu-și dorește la 68 de ani vigoarea și puterea de muncă a maistrului Blebea ? Băieții lui, Daniel, în clasa a V-a, iar Ovidiu, într-a IX-a, sînt, într-adevăr, încă în creștere, au mare nevoie de îndrumarea și educația tatălui lor. În plus, au toți trei pentru timpul liber o pasiune comună : *fotbalul*. Blebea senior a jucat în tinerețe vreme de cinci ani în echipa „Venus“, din prima divizie. Băieții iubesc echipa „Rapid“ și suferă pentru ea. Se antrenează toți trei, împreună, cel puțin o oră pe zi.

Are ce face maistrul Blebea cu anii de pensie. Părinții nu pot fi decît tineri cînd copiii lor sînt încă copii.

*

Ne-am despărțit tîrziu, cînd pe șantier nu mai rămăseseră decît constructorii din schimbul de noapte : excavatoriștii și betoniștii. Doar excavatiile și turnarea betoanelor continuă pe timpul nopții, la lumina puternică a reflectoarelor. Alte lucrări, de migală, nu sînt îngăduite.

— Încotro o luați ?

— Spre Giurgiului ! Dumneavoastră ?

— În partea opusă. Spre Piața Victoriei...

A patra zi după cutremurul din martie 1977, pe la orele prînzului, un bărbat cățarat pe muntele de moloz, în care se transformase blocul „Casata“, strigă mecanicilor de pe macarale și excavatoare :

— Opriți ! E ceva aici.

Ridică din colb un prunc învelit într-o pătură. L-a smuls de la pieptul rece al mamei, din brațele ei înțepe-nite. Îl apăra pe mai departe.

— ...Trăiește ! Să vină un medic.

În clipele următoare sugarul este transportat la spital. Un prim consult medical și o concluzie care uimește : „Nici un traumatism esențial. Doar... o foame de lup“.

Stațiile de radio și televiziune din toată țara transmit în eter incredibila veste : un sugar supraviețuiește sub dărîmături timp de trei zile și trei nopți. L-a salvat ultimul gest al mamei. Pătura l-a ferit de praf, i-a menținut temperatura și umiditatea vitală. În clipa extremă, instinctul îi poruncise mamei ce trebuie să facă pentru ocrotirea pu-iului. Mai mult era cu neputință.

În momentul catastrofei, tatăl lui Răzvan — așa îl cheamă pe copil — se afla în provincie. Aflînd de prăbușirea blocului în care își avea familia, s-a grăbit spre Capitală. Îl găsește pe Răzvan la spital.

A trecut un timp de atunci. Tatăl se gîndește la salvatorul copilului său. Vrea să-l știe, să-l caute, să-i strîngă

măcar mîna cu recunoștință și mulțumire. O primă informație îl duce spre șantierul metroului. Constructorii săi au dus greul în salvarea oamenilor și înlăturarea consecințelor cutremurului. N-au plecat de pe acele șantiere ale durerii, cum li se spunea în acele zile, pînă la salvarea ultimului supraviețuitor și pînă la înlăturarea ultimei grămezi de moloz. Cei mai mulți oameni au fost salvați de constructorii metroului. Ei erau și cei mai în măsură s-o facă. Ni-meni altcineva nu se putea aventura înaintea constructorilor pe acest „teren“ al disperării. Ei au fost primii care au sosit la fața locului și ultimii care au plecat.

— Cutremurul m-a surprins în baie, povestește inginerul Gheorghe Buiac, secretarul de atunci al comitetului de partid pe întreprinderea „Metroul“. M-am îmbrăcat repede, am urcat în mașină și m-am dus la birou. Pe drum însă am fost oprit de oameni răniți care cereau ajutor. Am făcut cîteva curse la Spitalul de urgență. Cînd am ajuns la unitate, în jurul orei douăzeci și două și cincisprezece minute, toată conducerea era prezentă. Generalul locotenent Petre Constantinescu venise primul. Era mai aproape. Fără să mai aștepte ordine a trecut la constituirea comandamentelor de intervenție pe întreprindere, apoi împreună am format comandamente similare pe fiecare șantier. Înainte de orele douăzeci și trei soseau la blocurile de pe străzile „Brezoianu“ și „Popa Rusu“ primele grupuri de constructori cu utilajele necesare și au început operațiunile de salvare. În cursul nopții li s-au adăugat apoi alți constructori și unități militare. Tehnicianul Constantin Mihăilescu a salvat din dărîmăturile construcțiilor de pe Brezoianu primii oameni.

Chiar pe Mihăilescu îl căuta tatăl copilului :

— Mi-a spus cineva că s-ar putea ca dumneavoastră să-mi fi salvat fiul.

— Nu. Nici într-un caz. N-am scos nici un copil, doar doi bătrâni, un bărbat și o femeie.

La numai o oră și ceva după prăbușirea blocului, împreună cu Mihai Rusu și Remus Covaci au mai salvat un profesor. A doua zi au scos, din ceea ce mai rămăsese dintr-o aripă a hotelului „Victoria“, o femeie pe care cutremurul o găsisse făcînd baie în cadă. Planșeul a căzut peste ea. Ca un capac al morții. Dar și al salvării.

Pe străzile Brezoianu și Popa Rusu lucrările de degajare s-au terminat cel mai repede. De aici tehnicianul Constantin Mihăilescu este trimis la blocul „Continental“ cu mecanicii și utilajele din subordine. Să-i schimbe pe cei care lucrau neînterupt de zile și nopți în șir. Acolo, în a unsprezecea zi de la cutremur, la orele opt și jumătate l-a adus la lumină și aer, la viață, pe Sorin Crainic. Tehnicianul Mihăilescu a fost cel care a coborît în groapa în care se afla tînărul lăcătuș de la „Electromagnetica“ și a dirijat macaraua pentru a ridica cu grijă, bucată cu bucată, dărîmăturile care-l țineau prizonier. El a schimbat primele cuvinte cu supraviețuitorul celei mai lungi claustrări, fără hrană și fără apă, rămas în analele medicinei, și l-a ajutat să ajungă în brațele mamei. Fără să-și facă din aceasta publicitate, fără să considere că are vreun merit. Modestia este virtutea la care constructorii țin din toată inima.

— Nu, nu eu v-am salvat copilul, repetă Mihăilescu. Întrebați-l pe mecanicul Nicolae Butnaru de la stația „Semănătoarea“. S-ar putea să știe mai mult decît mine.

— Oricum, vă mulțumesc. Îl voi căuta pe mecanic.

L-a găsit destul de greu. Sîntem în primăvara anului 1979 și stațiile de pe tronsonul unu sînt gata. Se lucrează la ultimele finisaje. Mozaicurile, coloanele îmbrăcate în travertin, planșele mascate în sticlă și benzi de aluminiu strălucesc ca niște holuri de palate în așteptarea oaspeților. Află că buldozeristul Butnaru e undeva pe tronsonul trei, spre car-

tierul Militari. Aleargă într-acolo. Îl găsește. E pe același utilaj. Lucrează la excavarea stației „Valea Cascadelor“.

— Știți cumva cine mi-a salvat copilul, atunci, în a patra zi de la cutremur? Avea numai câteva săptămâni.

— Eu am intervenit împreună cu inginerul Petculescu, cu mecanicul Mihai Tîrdea, maistrul Agapciuc și brigadierul Florea Cojocar. Am scos patru supraviețuitori...

Rămăseseră imobilizați sub clinul unei uși. Între ei se afla și pictorul Stanciu. I-a dăruit mai târziu lui Agapciuc un tablou.

Cîteva ore au lucrat pentru salvarea lor, ridicînd tone de moloz. Ultima pe care au scos-o a fost o femeie. Nu voia să iasă. Era goală și se rușina. După cincizeci de ore de incertitudine, între viață și moarte, sub mormanul dărîmăturilor, femeia își păstra pudoarea. I-au căutat și ei cîteva luni mai târziu, să le mulțumească. Parcă de asta era nevoie. Mulțumirea constructorilor venea din ei înșiși. Înăbușită de durerea de-a fi scos de sub dărîmături mai multe cadavre decît supraviețuitori.

— La cine mă îndrumați? Cine credeți că ar putea fi salvatorul fiului meu, Răzvan?

— Știu că tehnicianul Grigore Coțofană a salvat un copil. Alte amănunte nu știu. Dar îl găsiți pe șantierul ultimei stații de pe tronsonul „Militari“.

Nu întîrzie să alerge într-acolo. Tehnicianul Coțofană, responsabilul cu utilajele de transport, lipsește. E detașat pentru o perioadă pe șantierul Combinatului siderurgic de la Călărași. Nu-i minic. Îl poate căuta și acolo. Ce contează că e atît de departe. Nu poate să nu-l găsească, să nu-i mulțumească celui care i-a redat singurul supraviețuitor al familiei sale. Dar nu mai e nevoie să ia drumul Călărașilor. Află de la colegii tehnicianului Coțofană că persoana pe care o adusesese acesta la viață nu era un băiețel, ci o

fetiță de vreo trei ani. Se ascunsese sub pian. Poate se jucau chiar în clipa aceea de-a v-ați ascunselea cu frățiorul ei mai mare. El, cu obrazul cufundat în pernele de pe pat. Lângă mama și tatăl lui. O frumoasă tânără familie în fața viitorului stopat fulgerător.

— Pe inginerul Traian Bindea și Marius Stănescu i-ați întrebat? Au răspuns de diverse puncte de lucru, îi sugerează un constructor. Erau trimiși cu utilajele care se cereau când la un bloc când la altul...

— Vă rog să mă ajutați! îi imploră tatăl copilului.

— Cu toată plăcerea, îl asigură ei. Numai că la altcineva trebuie să mergeți. Noi am răpit, putem spune, morții câțiva oameni în vîrstă din blocul „Nestor“. Dar nici un copil. Știm însă că un copil a salvat maistrul mecanic de la stația de utilaje de transporturi, Chitila; Tudor Surghe. Îl găsiți pe șantierul stației de la Grădina botanică.

Nu are încotro. Trebuie să continue. L-a găsit ușor. Maistrul Surghe e bine cunoscut pe șantierul metroului. El asigură cu mecanicii din subordinea sa întreținerea și repararea utilajelor de transport. În noaptea cutremurului a primit misiunea de-a conduce intervenția la blocul OD-16. Noapte de neuitat. O noapte pentru o viață. Cum ar putea s-o uite?

...A ieșit din schimb, de pe șantier, la orele nouăsprezece și jumătate. Acasă, pe bulevardul Nicolae Titulescu, soția îl aștepta cu masa. Era însărcinată. Mai avea o lună pînă la împlinirea sorocului. Se așează la cină. Începe cutremurul. Blocul se clatină zdravăn.

— „Ce-i asta?“, întreabă soția.

— „Se lucrează cu vibratoarele la blocul vecin“, încearcă soțul s-o liniștească.

Îl crede. Al doilea șoc răstoarnă televizorul și farfuriile de pe masă.

— „Ce fac nebunii ăștia ? reia soția. Doboară blocul.“
Deasupra ușii apar crăpături în tencuială.

— „Vino să coborîm, îi spune el în cele din urmă. Se pare că nu vibratoarele sînt de vină. A fost un mic cutremur. A trecut“.

A luat-o în brațe. Pe scări se lumina cu chibrituri. Unii oameni intraseră în panică. Au ajuns în stradă.

„Cum te simți ?“ o cercetează el cu aparentă liniște în glas.

— „N-am nimic ! Să mergem la mama și la Mădălina“.

Pleacă pe jos pe bulevardul 1 Mai, unde locuiește soacra și unde se află și fiica lor, Mădălina. Le găsesc în fața blocului. Le spun să-și ia pături și să mai stea pe afară pînă se reaprinde lumina. Maistrul Surghe trebuie să plece la șantier.

— „Mă întorc într-o oră“, le asigură el.

Nu știa că acest „într-o oră“ avea să dureze aproape două săptămîni. La ora douăzeci și trei, era la blocul OD-16 împreună cu macaragiul Petre Vilcu. Alți mecanici din formația lui au fost trimiși la blocul „Nestor“. Două zile mai tîrziu este mutat la „Continental“. Îl însoțesc : Dorel Sonea, pe un autoîncărcător, Alexandru Miha-lache cu excavatorul și Marcel Botoacă cu o macara.

Se presupunea că există mulți supraviețuitori care trebuie salvați. Maistrul Surghe se urcă sus pe dărîmături. Dirijează de acolo toate mișcările utilajelor. Din cînd în cînd, le oprește și ascultă cu atenție. Își lipește urechea de zidurile prăbușite. În speranța de a auzi un pîlpîit de viață.

L-a auzit a treia zi după cutremur. Un geamăt stins. S-a strecurat printr-o deschizătură dintre niște grinzi încrucișate. Ajunge în golul strîmt în care se transformase un fost apartament. Lanterna luminează dezastrul. Sub o masă găsește trei cadavre. Ale mamei, fetei și băiatului.

Pune palma, pe rînd, pe obrajii lor. Viața se scursese de mult. Aude din nou geamătul ușor. Plimbă fascicoul de lumină. E ceva la un pas mai încolo. O fetiță. De bunăseamă sora celor doi copii. Fiica tinerei femei de alături. Ajunge la ea. Are o lovitură la frunte. Trăiește. După șaizeci și șase de ore. O ridică în brațe. Își încolăcește brațele după gîtul lui.

— „Cum te cheamă“, o întreabă.

— „Gabriela Cordoneanu...“

— „Cîți ani ai?“

— „Șase ani“.

A coborît-o în stradă. I-o pune unui soldat în brațe. Acesta aleargă cu ea la ambulanță. Un ceas mai tîrziu se anunță concluzia îmbucurătoare a medicilor de la Spitalul militar: „Gabriela este în afară de orice pericol“. În ziua următoare maistrul Surghe o ia pe Mădălina și merg s-o viziteze. Îi duc jucării. Este înconjurată de jucării și daruri. La ce-i folosesc jucăriile? Încă nu aflase de mama, frățiorul și sora ei.

— „Ce-ai pățit la frunte?“ îi pune salvatorul ei, în neștire, această întrebare.

— „M-am dat cu rotilele în fața blocului și am căzut.“

Ce miracol înlocuiește în mintea noastră realitatea înacceptabilă, insuportabilă, cu plăsmuirea salvatoare? Dacă n-ar fi uitarea, oare omul ar putea supraviețui?

— Sînteți tovarășul maistru Surghe? îl întreabă tatăl lui Răzvan.

— Da!

— Am fost îndrumat la dumneavoastră. Îl caut pe cel care mi-a salvat copilul, a patra zi după cutremur. Cineva îmi spunea că s-ar putea să fiți chiar dumneavoastră...

Își spune povestea. Trăvialiul căutărilor. Alergăturile, derutățile, speranțele, descurajările și iarăși speranța că în

cele din urmă îl va găsi, totuși, pe salvatorul lui Răzvan. Vrea doar să-l cunoască, să-i strângă mîna.

— Nu eu l-am salvat. Cred că trebuie să-l întrebați pe...

Alte nume, alte șantiere, alte sate și orașe. Pentru că sute de oameni-constructori și ostași, mecanici și ingineri din cine știe ce colț de țară au lucrat pentru salvarea semenilor lor în acele zile dramatice. În care nimeni nu se gîndea la identitatea salvatorilor. De cele mai multe ori, adevărații eroi rămîn anonimi.

„nu vă faceți probleme, tovarășe inginer !
întreaga zonă a fost inundată“

Trecuse de mult de miezul nopții când șeful lotului trei, inginerul Nicolae Drumen, s-a hotărât să plece spre casă. Lucrase în schimbul de după-amiază, dar, ca de obicei, a mai întârziat câteva clipe pe șantier, ba cu semnarea unor hîrtii, ba cu stabilirea programului de lucrări pentru schimbul de dimineață. Oricînd se găsește ceva de făcut pentru cine vrea să facă și să nu amîne o treabă de azi pe mîine. Cînd în cele din urmă își schimbase salopeta și se îndrepta spre mașina parcată tocmai pe strada Avalanșei, aude dinspre șantier o chemare nedeslușită. Se apropie de malul tunelului și ascultă atent. Undeva în subteran se anunțau grifoane violente. Nu mai stă pe gînduri. Îmbrăcat de oraș cum era, aleargă spre Podul „Cantemir“, și coboară în tunel. Cîțiva muncitori cu lopețile în mîini se luptau să stăvilească izvoarele puternice și tulburi care țîșneau, ca niște mici fîntîni arteziene, din vatra abia excavată, înălțînd în jurul lor moviile de nisip și pămînt.

Constructorii știu ce se întîmplă, cunosc fenomenul, întrevăd pericolul. În afluirea ei spre spațiile libere, apa smulge și cară la suprafață material subteran, creînd goluri primejdioase sub clădiri, străzi sau copaci. Ei au întotdeauna la îndemînă pietriș din belguș pe care îl aștern cu lopețile peste aceste izvoare, pentru a împiedica antrenarea nisipului din albia lor ascunsă. Apa este evacuată după aceea cu pompele, curată și limpede, în rîul Dîmbo-

vița. Curînd apoi, presiunea straturilor subterane slăbește, semn că între „rezervoarele“ din adîncuri s-a deschis o nouă comunicare și pericolul este îndepărtat. Grifoanele dispar, iar constructorii își reiau activitatea, continuînd excavația.

Pantofii inginerului Drumen se scufundă în noroi. Nivelul apei crește în ciuda lăcomiei cu care o sug cele două pompe. Simte umezeala rece la genunchi, ar fi bune cizmele înalte de cauciuc pe care doar cu cîteva minute în urmă le lepădase sub masa din birou. Dar acum nu mai e timp de asemenea gînduri. Trebuie să acționeze repede și nu cu jumătăți de măsură. Cu lopețile nu se descurcă. Debitul apei e prea mare. Diametrul șuvoiului are aproape treizeci de centimetri. Îl astupă într-un loc și reapare în altul.

— Aici, nea Costică ! Parcă vine Dunărea peste noi...

Maistrul Constantin Chelaru, cu oamenii din echipa sa, ascultă indicațiile inginerului. Lopătează vîrtos. Conurile de pietriș umplu fundul canalului, astupă izvorul de la picioarele lor, pentru ca în secunda următoare să țîșnească și mai năvalnic, cîtiva pași mai încolo.

— Nu merge, dar îi venim noi de hac, spune șeful lotului și-i face semn excavatoristului : aruncă o cupă de pietriș peste noi.

Excavatoristul își încarcă cupa greiferului și o depune ușor pe vatra tunelului. Constructorii nivelează pietrișul, îl băătoresc și se pare că izvorul a fost înăbușit. Îl pîndesc în continuare atenți. Nu mai țîșnește din vatră, dar poate apărea în pereți. Nu se dă el bătut, cu una cu două. Totuși, parcă a secat. Constructorii își scot țigările și cu mîinile ude și murdare de noroi încearcă să și le aprindă.

— Ei, ce ziceți, tovarășe inginer ? — îi spune maistrul Chelaru, parcă tot mai ușor a fost pe Argeș. Acolo, măcar, vedeai cînd se umflă rîul și luai măsurile cîvenite ca să nu-ți măture toată lucrarea. Dar aici, rîul ascuns te ia pe nepusă masă.

Pe naiba, mai ușor! Unde ai văzut dumneata viață ușoară pentru constructori? Nu-ți amintești iarna aceea ge-roasă de pe șantierul barajului „Albești 2“, când crăpau, din pricina frigului, geamurile barăcilor? Iar în primăvară ce-a fost? Un dezgheț brusc, o topire spontană a zăpezilor din Făgăraș și ne-am trezit într-o noapte că pluteam. Ne luase Argeșul, ieșit din matcă, cu barăci, cu mașini, cu tot ce aveam și ne căra spre... Pitești. Sigur, vei zice că am luptat cu apele, am recuperat utilajele, am învins. Dar am avut pagube, nu glumă.

Inginerul Nicolae Drumen își amintește fiecare zi din viața sa de constructor. Totul a pornit de la o glumă a profesorului de matematică de la Liceul „Tudor Vladimirescu“ din Tîrgu Jiu, care îi era și diriginte. „Numele dumitale vine de la drum, deci ești predestinat să devii constructor de drumuri. Urmează-ți destinul“.

Profesorul își cunoștea însă bine elevul, îi pătrunsese gândurile, îi cîntărise aptitudinile, disponibilitățile sufletești și intelectuale. Știa că iubește spațiile nelimitate, viața în natura deschisă în care se născuse și crescuse, că doar dealurile acoperite cu păduri și poieni, rostogolite din pieptul Parîngului, i-au legănat copilăria, și n-avea nici o îndoială că va iubi șantierele, că va fi un constructor prin vocație și credință. Mai știa profesorul, apoi, că țara va avea nevoie de specialiști în construcții ca de pîine și aer, pentru că se afla circumscrisă deja în cea mai tumultuoasă și mai fascinantă epocă a renașterii ei. Și cine, dacă nu profesorii, să le deschidă elevilor privirile și aripile spre chemările țării, spre nevoile ei?

Bun la toate materiile, elevul Nicolae Drumen se simțea atras însă mai ales de matematică și fizică. A ascultat îndemnul dirigintelui, dar și îndemnul propriei sale porniri sufletești și în 1962 a intrat la Institutul de construcții civile

și industriale, Facultatea de drumuri și poduri din Capitală. Părinții, țărani din tată în fiu, din localitatea de legendă Tismana, au fost și ei, trebuie să fi fost, ca toți țăranii noștri, de la daci și de la romani încoace, mari constructori — de cetăți, de case, de drumuri și poduri — meșteri universali cu barda și târnăcopul și nu se poate să nu-i fi transmis și urmașului lor bucuria și deprinderea mînuirii uneltelor de căpății. I-a bucurat alegerea profesiei de constructor.

Ca în toată țara, și în județul Gorj se deschideau șantiere industriale și ei sperau ca viitorul inginer să revină acasă, să lucreze ca specialist la obiectivele ce se înălțau în apropiere. La terminarea facultății fusese repartizat pe Argeș. Acolo se dădea bătălia pentru crearea bazei energetice a țării. Marele baraj de la „Vidraru“ se terminase, dar proiectanții prevăzuseră împodobirea râului în aval, pînă la Pitești, cu o strălucitoare salbă de lacuri și microcentrale. A fost un debut grandios, spectaculos prin dificultățile și încercările la care au fost supuși constructorii, prin călirea lor morală și profesională.

— Am învățat pe Argeș să cunosc oamenii, să le văd dintr-o privire țăriile și slăbiciunile, necazurile și bucuriile, să-i înțeleg și să mă fac înțeles, să mă apropii de ei și să mi-i apropii, să mă dăruiesc cu toată inima și toate puterile intereselor tuturor și să obțin totul de la colectivul în care trăiesc și muncesc. Pe Argeș am simțit prietenia și solidaritatea, dragostea și duiosia, curajul și demnitatea, frica și sovăiala, încrederea și neîncrederea. A fost cea de a doua universitate care m-a desăvîrșit pentru viață.

După Oiești, Albești și Prundul — Pitești, a luat foi de drum pentru Galați. De la baraje, trecea la construcția unui drum cu totul aparte: viaductul „Cătușa“, care leagă marile combinat siderurgic de oraș și care avea să fie cel mai frumos și mai lung din țară.

— Cu fiecare șantier pe care îl încheiam și îl lăsam în urmă mă simțeam mai puternic, mai încrezător în forțele mele, dar și mai doritor de-a construi „drumul cel mare“, adică „opera vieții mele“, ceva ce nu se mai construise, unic și irepetabil.

Cu acest ideal a ajuns prin 1968 pe Lotru, unde se construia cea mai mare hidrocentrală de pe râurile interioare ale țării. Apa cade de la sute de metri înălțime pentru a pune în mișcare turbinele. Numai „Porțile de fier“ o depășește.

„Decît un podeț oarecare, și-a zis tînărul inginer, mai bine o mare hidrocentrală“.

A alergat într-un suflet spre izvoarele Lotrului, ca spre muntele făgăduinței. A ajuns la Voineasa, unde își avea întreprinderea sediul, într-o dimineață de martie, venind de la Rîmnicul Vîlcea, cu o basculantă de ocazie. Primăvara își anunța sosirea. Rîul era umflat și mînios, tulbure și încurcat de arbori dezrădăcinați, semn că zăpezile se topeau repede în munți. Pe costișele împădurite, de-o parte și alta a drumului, apăruseră, de sub covoarele de frunze putrede, tufănelele galbene. Dinspre înălțimi însă cobora, odată cu apele, vîntul încă tăios al iernii pe sfîrșite.

Bate la ușa directorului.

— „Am fost repartizat la baraj...“

— „Bine ai venit. Te prezinți la inginerul Camenița. E șeful lotului și băiat de ispravă. Dacă nu ești prea moale, o vei scoate la capăt cu el“.

— „Unde-i barajul ? Cu ce ajung acolo“ ?

— „Pe rîu la deal. Dacă ai curaj, te urci într-un Belaz. Într-o oră ai și ajuns“.

— N-am mai întrebat — își amintește el — de ce trebuie să am curaj. Mi-am dat însă repede seama la ce se referise directorul. Drumul, lung de vreo treizeci de kilometri, era atît de prost, atît de desfundat, încît parcă fusese bombardat, metru cu metru. Ei, bine, blondul de la volan,

un puști afurisit, abia întors din armată, gonea ca un nebun pe mizeria asta de drum. Când am ajuns sus la baraj, se învîrteau munții cu mine. Sub căciulă, cred că aveam numai cucuie. Am coborât din mașină și mi-am rotit privirea în jur. Ochii mi s-au umplut de măreția neașteptată a înălțimilor pe care mă aflam, iar pieptul de cel mai curat aer pe care l-am respirat vreodată. „Dacă raiul ar exista cu adevărat — mi-am zis — aici trebuie să fie“. Dar barajul era pe terminate. Inginerul Drumen n-avea să se bucure prea mult timp de frumusețea muncii pe acest șantier. În mai puțin de jumătate de an lucrarea se încheie, constructorii urmînd să coboare, precum păstorii toamna cu turmele lor, spre șesurile țării, dar cu sufletele împovărate de nostalgia și dorul înălțimilor lăsate în urmă.

— Am fost trimis — reia el — pe șantierele de locuințe din Teleorman. Alexandria, capitala acestui județ, era printre cele mai rămase în urmă. Un tîrgușor cu case bătrîne și prăpădite, pe care noi trebuia să le înlocuim cu blocuri înalte și zvelte, cu străzi largi și luminoase. În numai cîțiva ani totul se schimbase aici, încît nici teleormănenii nu-și mai pot readuce în imaginație vechea față a orașului lor. Am construit acolo, ca șef de lot, cu oamenii mei, cîteva mii de apartamente. După aceea, în iulie 1971 am fost luat de Trustul de construcții industriale București și „mobilizat“ pe loc la construcția Uzinei de rulmenți Alexandria. A fost o lucrare ușoară și frumoasă. După inaugurarea ei, toate forțele noastre au trecut la Turnu Măgurele. Aveam de construit și aici un obiectiv industrial: Uzina de valorificare a cenușelor de pirită. Iarăși o lucrare frumoasă și fără probleme pentru colectivul nostru. În ajunul Revelionului 1976 am primit vestea că voi veni să lucrez pe șantierul metroului. „În sfîrșit — zic — iată premiera absolută pe care o așteptam“.

Prima misiune : șef al lotului trei excavații și sprăuțuire pe porțiunea de la „Cantemir“, pînă la „Spicul“. Deci, aproape un kilometru de tunel. Oameni în subordine : trei maiștri și optzeci de muncitori, cu sarcina de-a dezgoli pereții mulați, adică de-a scoate pămîntul dintre ei, pe întreaga lățime a viitorului tunel. Pentru a nu se prăbuși sub presiunea malurilor, pereții urmau să fie sprijiniți apoi, prin grinzi metalice de mare rezistență. Săpam cu buldozerul și scoteam pămîntul cu greierul, pîndind orice urmă de apă care putea răbufni într-un șuvoi. Pentru orice eventualitate, aveam în permanență pe mal, în zona de lucru, niște colțari metalici pe care, dacă vedeam că apar infiltrații de apă, îi sudam la rosturile pereților mulați. N-am scăpat totuși de asemenea surprize neplăcute, de aceea spun că, din acest punct de vedere, al inundațiilor în perimetrul de excavații, am fost lotul cel mai năpăstuit.

Să ne reîntoarcem acolo de unde porniserăm, la „momentul grifoanelor“ din apropierea podului „Cantemir“.

Spre dimineață, constructorii controlau cu autoritate *mișcarea apelor*, după cum se exprimă unul dintre ei. Și-au terminat țigările abia aprinse, au mai vorbit de una, de alta, au mai aruncat o privire neîncrezătoare peste întinderea tunelului, după care au ieșit la suprafață. Inginerul Drumen putea pleca acasă. Îi preda schimbul maistrului Constantin Chelaru, nu înainte de-ai da obișnuitul sfat, în două vorbe :

— „Ai grijă, nea Costică“.

— „Mergeți liniștit, tovarășe inginer. Uite că se arată zorii la orizont. V-o fi de ajuns și dumneavoastră de ieri dimineață“.

— Mi-am văzut de drum. Am ajuns acasă și m-am trîntit în pat. Dormeam atît de adînc cînd m-a trezit telefonul, că mi se părea că visez, că nu sună cu adevărat, ci e numai obsesia mea, care mă urmărește noapte de noapte. Pe jumătate încă adormit, m-am uitat la ceas. Era ora șapte. Tre-

cuseră, deci, vreo trei ore de cînd mă întorsesem de pe șantier. Ce putea să fie ?

— „Ne-am cam udat la picioare, tovarășe inginer“, aud vocea lui nea Costică.

— „Cum stăm ?“

— „Păi, asta ziceam, să nu vă faceți probleme. Toată zona e inundată...“

Auzi ? Să nu-mi fac probleme. Îi mai ardea de glume. Dar de fapt, nea Costică Chelaru, omul extraordinar care are capacitatea de-a pune lucrurile la punct din două mișcări, în stare să se lupte cu munții, avea dreptate. Nu trebuie să ne lăsăm niciodată copleșiți de disperare. Alerg la fața locului să vedem ce e de făcut. Constructorii îmi spun că n-au mai putut stăpîni izvoarele, debitul a crescut la trei metri pe secundă, că într-o oră nivelul apei s-a ridicat la cinci metri, rupînd un tronson și făcînd legătura cu Dîmbovița. Drumul de pe mal s-a prăbușit. Perimetrul lucrării e plin de apă. Acționăm rapid. Mai întîi reparăm drumul, umplînd spărtura cu pietriș, apoi evacuăm apa cu pompele. În paralel, batem parplanșe metalice de-a lungul pereților. Ele au rolul de-a opri afluirea de material și chiar blocarea infiltrațiilor.

Am lucrat vreme de o săptămînă, zi și noapte, cu pauze pentru masă și cîte două-trei ore de somn, mai bine de cincizeci de oameni, în frunte cu inginerul Mircea Mateescu, cu maiștrii Alexandru Loghin, Constantin Chelaru, George Procopie, cu șefii de echipă Mihai Sadoveac și Ion Lisandru pînă ce totul a fost curățat și refăcut. Am reintrat în normal, dar pînă la terminarea tronsonului respectiv am fost mereu cu ochii în patru, mereu urmăriți de pericolul inundațiilor. Ne organizaserăm atît de bine pentru prevenirea unor surprize asemănătoare, încît în cel mult jumătate de oră ele ar fi fost anihilate. Nici n-am mai avut după aceea confruntări atît de dramatice cu apa.

Ce a reprezentat, pentru tînărul specialist în construcția de drumuri și poduri din Tîsmana-Gorj, munca pe șantierul metroului ? O mărturisește chiar el :

— Față de uzinele pe care le-am construit, lucrarea aceasta e mult mai simplă. Desfășurîndu-se însă forțele într-un loc atît de îngust, între apa Dîmboviței și clădirile orașului, trebuie să facem în permanență un abil joc de utilaje, o permanentă manevră în care mecanicii au trecut examenul cu înaltă clasă. Programul normal de lucru este de la șapte dimineața la șapte seara, într-un ritm sufocant, deoarece însuși orașul este sufocat din pricina lucrărilor noastre. Nicăieri, pe nici un șantier n-am realizat productivități atît de mari ca aici. Profesional, am avut multe de cîștigat. Am învățat să lucrez cu pereți mulați, cu utilaje foarte moderne, cu oameni aleși. Toți din lot avem cam aceeași vîrstă, ne înțelegem perfect, ne ajutăm mult unul pe altul, sîntem un colectiv unit. Dacă s-ar putea să nu ne despărțim niciodată...

Numai că așa ceva nu se prea poate. Curînd, după încheierea lucrărilor principale, la porțiunea de tunel de la podul „Cantemir“, inginerului Drumen i s-a încredințat un nou lot, pentru o nouă misiune... construcția pasajului din piața Obor. Prima modernizare spectaculoasă a marilor artere rutiere ale Capitalei. Cărui constructor nu-i plac premiile ?

În arborii oraşului s-a proclamat primăvara. Străzile, parcurile sînt pline de viaţă. Începe anotimpul limpezirii apelor în univers. Pe malul Dîmboviţei, excavatoarele muşcă lacom din pământul îmbibat cu apă. Se sapă uşor, fără dificultate. Doar din cînd în cînd mecanicii mai dau de vreo urmă de zid, din cine ştie ce secol, de vreun canal străvechi şi neştiut sau chiar de vreun bolovan adus de ape, în ere apuse, tocmai de pe crestele Carpaţilor.

Urmele locuirii, ale vieţii şi civilizaţiei materiale pe actuala vatră a Capitalei se pierd în milenii. Excavatoarele sapă acum un tunel prin istoria şi legenda marelui oraş.

„Încă un sfert de ceas şi sînt la podul Haşdeu, îşi spune mecanicul Vladimir Kindiakov. N-am lucrat rău. A mers mai repede decît mă aşteptam...”.

Dar în clipa următoare, cupa draglinei se izbeşte de ceva care şi scrişneşte surd a metal. Mecanicul insistă, repetă manevrele şi ghiarele cupei se agaţă cu nădejde. Braţul maşinii îşi adună parcă puterile. Printr-o zmucitură scurtă, smulge încărcătura din adîncul gropii. O ridică spre suprafaţă. „Ce-ar putea fi?”, îşi munceşte în zadar mintea, înaintea de a distinge bine forma obiectului... Poate un colţ de stîncă, poate un fragment de conductă, sau, cine ştie, poate o comoară”.

Braţul draglinei l-a săltat destul de sus pentru a putea fi bine văzut. Mecanicul e curios. Cu mîna pe maneta de comandă se răsucesc să privească mai atent. Un fulger rece

îi străbate tot corpul. Mîna îi paralizează încleștată pe manetă. Mașina cu încărcătura ei a înțepenit și ea în poziția cu brațul ridicat. Totul a împietrit în jur. Nici vîntul nu mai clatină plopul cu coroana suplă și înaltă din apropiere, nici mașinile pe „Splai“ nu mai gonesc, muncitorii din zonă își rețin orice gest.

Ca la o comandă a instinctului, viața s-a oprit printr-o tresărire, într-un repaus total. De cîte secunde, de cîte minute, de cîte ore? Mecanicul nu-și dă seama, dar simte că natura a zvîcnit în aceeași tresărire cu el și creierul ei electronic lucrează intens, cu miliarde de operații într-o răsuflare, căutînd soluția de salvare.

Dar nu. Totul n-a fost decît o iluzie. Malul rîului vibrează la trecerea mașinilor și tramvaielor, urechile îl dor de zgomotul buldozerelor care împing pămîntul, praful se zbate în rafalele vîntului de primăvară.

Dîmbovița cară la vale o mulțime de sloiuri din gheața iernii trecute. Doar mîna lui dreaptă, cu palma cît o lopată, toată lovită și crăpată, de parcă cu mîinile și nu cu excavatorul sapă în pămîntul cînd dur, cînd mlăștinos ori afînat ca nisipul, în căutarea de noi temelii, i-a rămas înțepenită pe manetă.

Și-a revenit. Dar maneta nu trebuie slăbită. Brațul draglinei nu trebuie să se miște. Dinții cupei să stea bine încleștați. „Să vină detectorii de bombe...“. Încearcă să strige, dar glasul nu-l ascultă. Abia șoptea chemarea și nimeni nu-l auzea. O repetă o dată și încă o dată, ceva mai tare. În cele din urmă este auzit.

★

24 August 1944. Bucureștiul este ținta unui bombardament sălbatic, ordonat de Hitler. Cade o aripă a palatului regal, cade Teatrul Național, cad clădiri de inestimabilă va-

loare arhitectonică și sentimentală pentru noi, dar cad mai ales vieți omenești.

Un copil încearcă să treacă strada pentru a ajunge la adăpostul antiaerian de la subsolul clădirii de alături. Nu mai are timp să ajungă. Ploaia de bombe începuse. Se ascunde sub podul Hașdeu. Tornada face să se cutremure pământul. Exploziile îl asurzesc. Se aude un țuit prelung care se apropie. Bomba cade la câțiva pași de pod, găurind pământul. Copilul așteaptă explozia și sfârșitul. Dar explozia nu se produce. Clipele trec greu. Copilul își numără în gând bătaile inimii, care se aud ca răpăitul unei tobe. „Acum... !“ Dar nimic. Avioanele se îndepărtează pentru a reveni mai târziu cu o nouă încărcătură. Bomba parcă adormise în malul Dîmboviței. Sau poate a explodat atunci, imediat, dar el n-a mai auzit-o de spaimă. Iese din ascunzătoare și fuge spre adăpost. Apoi, uitarea...



După treizeci și patru de ani, copilul de-atunci, acum om în toată firea, trecut de a doua tinerețe, se plimbă pe „Splai“ și privește mașinile care scormonesc pământul. Își amintește clipele de groază care nu pot fi uitate niciodată, petrecute sub podul Hașdeu. „Bomba aceea, totuși, n-a explodat, nu mai am nici o îndoială“, își spune el, ca și când timpul scurs de-atunci i-a întărit convingerea, i-a limpezit aducerea aminte.

Se adresează precipitat unui buldozerist :

— „Tovarășe ! nu mai săpați aici. Veți sări în aer. E o bombă neexplodată în perimetrul acesta“.

— „O fi, dar noi nu sîntem din aceia care se sperie de bombe...“

— „Am văzut-o cu ochii mei, când a căzut, și a intrat în pământ. Era pe la ora prînzului, la 24 August 1944...“.

Mecanicul se distrează, crede că omul e puțin trăsnit. Au mai venit și alții cu tot felul de povești. Unul avea pretenția, nici mai mult, nici mai puțin, să i se plătească drepturile de... autor al ideii metroului. Pentru că el ar fi fost primul care, încă în urmă cu jumătate de secol, pe când era elev la „Sf. Sava“, a propus construcția metroului. Altul credea că metroul va zgudui atât de tare clădirile de pe „Splai“, încât, cu timpul, toate se vor prăbuși. Așa că, ar fi mai bine s-o lase baltă. „Omul cu bomba“ o fi tot dintre aceștia, își zice mecanicul și își privește ceasul. E chiar timpul de masă. Foarte bine, îl va putea liniști pe musafirul înspăimântat.“

„Dacă așa stau lucrurile, îi spune el, prefăcut, uite, nu mai fac nici un pas mai încolo. Am familie și-s tânăr, nu vreau să sar în aer. Merg și le spun șefilor ce pericol ne paște...”

Coboară din cabină. Omul pleacă și el împăcat cu gîndul că l-a convins și l-a salvat. Numai că mecanicul a uitat îndată conversația și nici măcar ca divertisment n-a mai povestit-o. S-ar fi aflat poate careva mai în vîrstă, care să-și reamintească războiul și bombardarea Capitalei și ar fi luat-o în serios. Ar fi fost anunțată miliția sau armata și veneau imediat geniștii cu detectoarele de bombe pentru control. Dar, nimic din toate acestea. După cîteva săptămîni însă întîmplarea reînvia și avea să fie povestită cu toate amănuntele. Adică, atunci cînd bomba ieșise, într-adevăr, la lumină, confirmînd presupunerea cetățeanului de pe „Splaiul Independenței“.

În cele din urmă, mecanicul se face observat. Gesturile lui spun ceva ciudat. Mai mulți constructori se apropie. Văd bomba prinsă în fălcile draglinei și îi trec fiorii. E limpede

pentru oricine. Acolo se află o bombă de vreo jumătate de tonă, neexplodată, dar extrem de periculoasă. O mișcare ar declanșa catastrofa care, printr-un miracol, nu s-a produs cînd a fost lansată.

Apelul către geniști a plecat imediat prin stația radio. Ostașii cu detectoarele au sosit la locul cu pricina atît de repede încît ai fi putut crede că așteptau de mult un asemenea semnal. Muncitorii se îndepărtează. Circulația mașinilor și a pietonilor pe străzile din apropiere a fost oprită. Au mai rămas, în zona periculoasă, mecanicul excavatorului, colonelul și ostașii specializați în deminarea terenului. Calmul și siguranța lor îl îmbărbătează pe mecanic, dar simte cum toți mușchii trupului îi sînt încordați, gata să plesnească.

— „Dacă am sosit noi, poți fi liniștit, îl asigură colonelul. Ține, totuși, bine manșa“.

— „N-aveți grijă.“

— „E-n ordine. Ai putea coborî puțin brațul excavatorului? Dar fără bruscări“.

— „Încerc!“

— „Dă-i drumul. Să n-o scapi. S-ar răzbuna pe noi, pentru că i-am deranjat culcușul, după atîția ani“.

Brațul coboară ușor. Colonelul se află cu ostașii lui pe marginea gropii. La propriu și la figurat. Trăsăturile feței sale sînt destinate ca apele liniștite. Doar în privirile strînse între pleoape i s-ar fi putut ghici teama și adîncă neliniște. „Riscul este profesia noastră, spune el, dar asta nu înseamnă că am devenit imuni la frică“.

Înainte de-a atinge fundul gropii, colonelul îi face mecanicului semn să oprească coborîrea. Geniștii se alătură și ei colonelului, în adîncul malului, de unde s-ar putea să nu mai iasă niciodată. Știu mai bine ca oricine acest lucru, dar mai știu că reușita depinde de sîngele rece cu care vor lucra.

O discretă mașină a Salvării, cu o echipă de medici și asistente, se află în apropiere gata pentru un prim ajutor în caz de nevoie. Multe inimi bat acum în același ritm al marilor emoții în care bat inimile ostașilor aflați la datorie. Acolo unde trebuie, se știe că, în aceste clipe, pe malul Dîmboviței, se dezamorsează o bombă și că există pericolul unui deznodămînt fatal. Cu nervii încordați la maximum, toți așteaptă consemnul care să-i liniștească. Dar aparatele lor de radio emisie-recepție au amuțit. Nimeni nu îndrăznește să întrebe nimic, să comunice nimic altceva, în afara consemnului așteptat.

Dacă se va întîmpla o nenorocire, prin aparatul deschis al colonelului se va propaga o detunătură scurtă, de-o fracțiune de secundă, și nu vor mai fi necesare explicații. Dacă totul decurge bine, vor auzi vocea sugrumată de emoție a colonelului : „S-a făcut“. Și iarăși nu mai sînt necesare alte explicații. Dar, deocamdată, din groapa adîncă, din vecinătatea imediată a morții, ascunsă într-un cilindru metalic, amenințătoare prelungire și avertisment în timp și spațiu al războiului, nu se aude decît tic-tacul inimilor tinere, însetate de viață ale ostașilor geniști.

Minutele sînt mai lungi decît orele. Într-un tîrziu, colonelul comunică :

— „Nu putem face nimic. Dezamorsarea este imposibilă...“

Bomba a fost încărcată într-o mașină specială și transportată într-un poligon dintr-un județ apropiat. Acolo a fost „împușcată“, într-un amurg de primăvară.

Copil fiind, mă afluam cu tata și frații mei mai mari pe un deal la strâns de fîn. Cosisese tata cîteva zile și nopți în șir — noaptea pe lună și răcoare se cosește cel mai bine — și acum trebuia să împrăștiem cu furcile brazdele lungi de iarbă pentru ca vîntul să le zvînte și să le usuce. Începuserăm lucrul de dimineață, îndată după ce se ridicase roua și cînd soarele cobora în partea cealaltă a vîrfului Setras, prelungind umbrele mestecenilor albi de la marginea pădurii peste toată întinderea cîmpului. Fînul era uscat și bun de strîns în căpițe. Deodată însă cerul, pînă atunci senin, se împresură de nori din toate părțile, bivoli cenușii goneau la izvoarele ploii dinspre crestele Curmăturii și ale Steuinilor, învăluindu-se și izbindu-se în coarne. În urma lor se auzeau rostogolindu-se parcă, nebune, roțile carelor peste bolovanii drumului din cer.

Se întunecase, fulgerele și tunetele se încrucișau deasupra capetelor noastre. Oamenii care lucrau pe fînețele din apropiere se speriaseră, se grăbeau cît puteau pentru a nu-i ajunge ploaia cu fînul împrăștiat.

Așteptam porunca de la tata, ca să începem și noi să strîngem fînul, dar el își vedea de treabă și nu părea deloc îngrijorat. Fulgerele și tunetele se îndesau și cîtiva stropi ne udaseră frunțile. Atunci s-a oprit și el și sprijinindu-se în coasă s-a uitat vreme de cîteva clipe spre cer, urmărind parcă ceva numai de el văzut, poate mersul norilor, poate direcția și lungimea fulgerelor ori zborul jos al lăstunilor. Dar nimic

nu părea să-l tulbure. Cu mîneca largă și lungă a cămășii de cînepă și-a șters fruntea asudată, apoi a petrecut tăișul coasei sub brazda de iarbă abia cosită, a mai aruncat o privire spre cer și ne-a chemat la el.

— Haideți să mîncăm ceva.

Am înfipt furcile cu coarnele de fier în pămînt, roată în jurul nostru — păreau niște sulite la îndemîna luptătorilor într-un răgaz de odihnă — și ne-am așezat pe un braț de fîn uscat. Tata a scos din traistă ștergarul alb ca neaua, l-a întins peste iarbă și l-a umplut cu bunătăți : bulgări de brînză de oaie, slănină tăiată în mici felii, ouă fierte și cîteva legături de usturoi. Am început să ne ospătăm.

— Mîncăți liniștiți. N-o să plouă, ne spune tata, deși alți stropi de ploaie scăpaseră între două fulgere peste obrajii noștri înfierbîntați.

Oamenii care lucrau pe fînețele vecine de pe deal și se grăbeau din toate puterile, împingînd grămezile de fîn în căpițe se uitau la noi și credeau că sîntem nebuni, ne-am întins la odihnă tocmai acum cînd vine prăpădul, dar pe tata nu-l clintea nimeni și nimic din ceea ce știa el.

Mîncam cu poftă, mai simt, memorînd, și astăzi parcă gustul de-atunci al usturoiului verde cu slănină afumată și brînză de oaie, ne treceam pe rînd ulciorul de lut cu apă rece și numai de ploaie nu ne era teamă. Nici n-am băgat de seamă că fulgerele se răriseră și se îndepărtau spre orizontul cu păduri de stejar dinspre muntele Fericeaua și că cerul începuse să se limpezească iarăși cum fusese cu un ceas mai devreme. Cînd ne-am ridicat de la masă, cîmpul acoperit cu brazde mirositoare de fîn era din nou scăldat în soarele de iunie.

N-a plouat, doar cîteva stropi răzleți au căzut. Eram profund incredințat atunci că ploaia n-a venit pentru că n-a vrut tata să vină, pentru că a oprit-o el printr-o putere a voinței lui. În mintea mea tata putea orice, era atît de

puternic și de înțelept, încât nici natura nu i se putea împotrivi. Tata n-a vrut să plouă pentru că ne-ar fi udat și ne-ar fi stricat fînul, el ne-a spus să împlîntăm furcile în pămînt și să ne așezăm la masă căci nu va ploua și n-a plouat. Toată copilăria am trăit-o sub impresia puternică a personalității și puterii nelimitate a tatei. Dar în realitate nu cred că era atît de puternic, avea limitele și slăbiciunile unui țăran înțelept, cunoscător și simțitor al naturii.

Cînd am mers la școală aveam să cunosc un alt om exemplar : învățătorul. Mi-am dat imediat seama că e un bărbat de seamă, nu atît de puternic ca tata, dar căruia nu-i era nimic străin din tainele lumii. El era atotștiutor, capabil să răspundă la orice întrebare care i-ar fi trecut cuiva prin minte.

Cît am învățat cu el mi-a întărit după aceea de multe ori convingerea că este un om de excepție, că nu se află întrebări cărora el să nu le dezlege tîlcul. Aveam certitudinea aceasta și cînd ajunsesem în clasa a patra, cînd pricepeam mai mult și știam mai multe. Învățătorul era, cu siguranță, bine pregătit, dar nici pe departe atît de grozav cum îl vedeam noi copiii.

La școala „înaltă“ de la oraș, locul învățătorului, în crezul meu despre perfecțiune, avea să-l ia imediat profesorul de „românească“. Un om pe care îl cunoștea toată suflarea dascălească din țară pentru că fusese mulți ani inspector general în Ministerul învățămîntului, nu un inspector oarecare ci un mare îndrumător, o personalitate, care, trecînd o dată printr-o școală, rămînea pentru totdeauna în amintirea elevilor și profesorilor. „Nu poți fi desăvîrșit în profesia ta, în știința căreia i te consacri precum nu poți fi desăvîrșit nici ca educator dacă nu stăpînești la perfecție limba românească — ne spunea în religiozitatea lui pentru graiul nostru — deoarece nu-ți poți exprima limpede și pe de-a întregul nici simțirea sufletului, nici tăria minții“.

Prin 1953, foștii lui elevi dintr-o promoție de la începutul acestui secol, s-au hotărât să aniverseze cincizeci de ani de la absolvire. Profesorul de „românească“ le fusese diriginte și era acum singurul supraviețuitor dintre dascălii lor. Orașelul se pregătea așadar de o serbare inedită. Se spălau trotuarele, se refăceau peluzele, se puneau flori proaspete în ferestre. Bătrânii păreau să fie cei mai emoționați. Ei aveau să-i revadă pe liceenii de-acum 50 de ani, absolvenții de-atunci, pe care mulți și-i aminteau pentru că orașul era mic, liceul mare, iar numărul elevilor destul de redus. Acum, ei și-au propus să se reîntâlnească, poate unii dintre ei nici nu se mai văzuseră de amar de vreme.

Au sosit în oraș într-o dimineață de vară. Au fost însoțiți cu alai pînă la poarta străvechiului liceu care de vreo sută de ani domină spiritualitatea acestei așezări. Foștii elevi au intrat emoționați, doi cîte doi, în clasa lor de altădată și s-au așezat în băncile care nu mai erau aceleași. Șeful clasei de la începutul secolului a rămas la pîndă în ușa întredeschisă, ei toți redeveniseră cu sinceritate adolescenți și retrăiau aievea viața de adolescenți. Deodată, cel de la ușă s-a retras în clasă și cu emoție în glas s-a adresat colegilor : Ridicați-vă, vine profesorul !.

Pe coridor pășea, cu catalogul îngălbenit sub braț, un om încovoiat de ani, calm, îmbrăcat modest, cu același aer maiestuos, de om bun și cu prestanță. Era profesorul de „românească“, cum socotea el că e corect să se spună, fostul diriginte al clasei. În oraș, oamenii nici nu-i mai spuneau pe nume, decît simplu, așa cum se învățaseră de-o viață : *profesorul*. Și cu toate că de-acum mai erau mulți profesori aici, nu se făcea niciodată confuzie pentru că profesorul de „românească“ era o personalitate unică, distinsă și impunătoare, în fața căruia, cînd trecea pe stradă, lumea se înclina respectuoasă. A intrat în clasă, și cu vocea lui puțin

tremurătoare a spus : „Bună ziua, domnilor elevi. Vă rog să luați loc“. A început apoi să facă apelul. Mulți lipseau, iar dintre ei unii nu mai erau. Unul dintre ei fusese constructor de avioane, printre primii din lume, și s-a prăbușit cu aparatul său prin 1913, undeva în apropiere de Cîmpina, lăsîndu-și numele satului său și liceului în care învățase. Altul fusese căpitan și a murit în fruntea regimentului pe care îl comanda, la Mărășești. Altul ajunsese general și a murit douăzeci și șase de ani mai târziu, la Turda, pentru eliberarea Transilvaniei. Altul plecase voluntar să apere republica spaniolă și a fost înmormîntat la Toledo.

După ce s-a terminat apelul, profesorul a spus : „Astăzi, prieteni, vom vorbi la limba românească, despre... Dar despre cîte n-am putea vorbi acum, cînd așteptăm să sune clopoțelul de sfîrșitul orei“. Foștii elevi se ridicau pe rînd și se prezentau, spunînd, nu fără sfiiciune, nu fără teama de-a părea lipsiți de modestie, cum au reușit în viață. Fostul șef al clasei era acum înalt demnitar de stat, alții trei erau academicieni, doi erau ingineri constructori, doi generali în rezervă, unul scriitor cu renume. Vorbeau atenți, cu glasul sugrumat de emoție, cu grijă pentru exprimarea limpede și elegantă așa cum le pretindea profesorul. Își uitaseră rangul și titlurile, erau iarăși în fața profesorului lor, cu același adînc respect. Elevii lui ajunseseră departe, îl depășiseră cu mult, dar ei n-ar fi putut crede acest lucru, nu se simțeau cu nimic superiori în fața celui care rămăsese același modest profesor de provincie, aureolat de măreția și noblețea profesiei lui. Îi asculta atent. Dar rangurile și titlurile lor nu-l impresionează ca ceva neașteptat, pentru că profesorul îi cunoștea bine, știa ce educație le-a dat, știa cum i-a crescut și nici nu se aștepta la altceva. Reușita lor în viață a fost de pe atunci pregătită, cu sîrguință și pasiune, de pe atunci programată, cu încredere, cu certitudine. Doar cîte o undă

imperceptibilă de mândrie străbătea obrajii brăzdați ai bătrînului profesor.

Despre această sărbătorire, la care participasem ca licean în ultima clasă, îşi mai amintesc mulţi oameni din acel oraşel transilvănean. Şi mai ales de profesor. Era de mult pensionar, dar nu se putea despărţi de clasă, de elevi şi nici şcoala nu s-ar fi lipsit prea uşor de un astfel de dascăl. S-a întîmplat însă că un fost elev al său, mediocru, să ajungă inspector cu învăţămîntul şi l-a scos de la catedră. Profesorul nu s-a supărat prea mult, a întrebat doar dacă nu s-ar găsi un alt post de „românească“ pe undeva şi i s-a oferit o catedră într-un sat din munţi, la vreo şaptezeci de kilometri de oraş. Se zice că profesorului i-au dat atunci lacrimile de bucurie. A plecat chiar în ziua aceea cu „mocăniţa“ care transporta buşteni din codri şi către seară a ajuns în sat. N-a mai coborît de acolo. A murit în clasă, la catedră, vreo cinci ani mai tîrziu. Dar foştii lui elevi şi toţi cei care l-au cunoscut mai vorbesc şi astăzi despre el cu aceeaşi veneraţie. Şi dacă într-o bună zi, printr-o minune, ar reintra în clasa pe care a servit-o cu aleasă credinţă peste şaizeci de ani, un elev care ar pîndi la uşă după ce clopoţelul va suna de intrare, ar spune simplu, netulburat şi cu tot respectul : „ridicaţi-vă, vine profesorul !“.

Mi-am adus aminte de cîţiva dintre cei care mi-au luminat copilăria şi tinereţea şi pe care n-am încetat niciodată de-a le socoti modele de urmat, suficiente pentru o viaţă, cînd l-am cunoscut pe inginerul Mircea Stan, şef de lot la staţiile de metrou „Eroilor“ şi „Izvor“. De ce, cunoscîndu-l pe acest tînăr frumos, înalt şi spătos, coborîtor din oierii Săliştei Sibiului — satul care a dat cei mai mulţi academicieni dintre satele ţării — l-am alăturat în decantările mele sufleteşti, în selecţiile de pînă acum, acelora în atotputernicia cărora am crezut şi cred fără clintire ? Pentru că mi-a inspirat din

prima clipă și mi-a întărit din ce în ce mai mult convingerea că deopotrivă cu modelele de viață pe care mi le-am ales, acest tânăr constructor a adunat în el de la cine știe cine și de cine știe când, atîta forță, atîta echilibru și atîta crez, încît nimic nu i-ar putea sta în cale pentru a-și pune voința în aplicare, pentru a duce la îndeplinire orice sarcină i s-ar da. Îl urmăresc dînd dispoziții oamenilor din subordine, repartizînd fiecărui șef de echipă atribuțiile pentru o nouă zi de muncă, discutînd cu superiorii, luînd cuvîntul în adunarea generală a oamenilor muncii din șantier, vorbind la telefon cu soția și, dincolo de timbrul plăcut, de vorba calmă și cuvintele cu grijă așezate în frază, dincolo de privirea ageră a ochilor negri, adumbriți de sprîncenele prelung arcuite și bogate, disting venind de undeva o tulburătoare asemănare de caracter cu eroii din amintirile mele.

Îmi trece prin minte ideea năstrușnică, exagerată, că dacă mîine ar fi îmbarcat pe o navă cosmică și lansat în spațiul interstelar s-ar descurca tot atît de bine ca un cosmonaut instruit pentru că în nici un fel nu-i pot asocia, acestui om, eșecul. Ar face el ceva cu mintea lui profundă și iscoditoare, cu tenacitatea și stăpînirea de sine, cu calmul și încrederea lui, cu încăpățînarea și bunătatea lui sufletească, cu vastele lui cunoștințe tehnice și din toate domeniile și ar afla funcțiile fiecărui buton de pe tabloul de comandă și ar pune stăpînire pe navă înainte ca ea s-o apuce razna. Nu-mi imaginez o misiune pe care acest tânăr bărbat, dacă ar primi-o, să n-o ducă la bun sfîrșit cu cea mai mare exactitate. Pentru că el este un om al șantierului, este constructor și, în construcții, pe șantiere, trebuie să le știe pe toate și să le poată face pe toate, corect și la timp.

S-a născut la Medgidia, unde bunicii lui ajunseseră și se opriseră cu turmele în tinerețea lor. E și ardelean, dar și dobrogean. A terminat facultatea de construcții căi ferate,

a lucrat la extinderea fabricii de ciment din orașul natal, iar după un an și jumătate a fost transferat la Întreprinderea de construcții căi ferate București. Ca atîția alții din întreprinderea lor a fost trecut apoi, în 1975, la Metrou. Dar altul era visul lui. Un vis care a rămas neîmplinit : să participe la construcția podurilor peste Dunăre, de la Borcea și Cernavodă.

— Mă atrăgea lucrarea în sine — se destăinuie el — pentru că așa ceva nu s-a mai făcut și nu se va mai face decît, poate, peste sute de ani. Dar mă atrăgea deopotrivă și un om, pe nume Nicolae Constantinescu, directorul grupului de șantier, alături de care mi-ar fi fost atît de drag să lucrez. A lucra alături de un om de felul lui, alături de o capacitate profesională ca el, e o șansă rară. A munci și a trăi alături de un om aparte, a avea ca șef un om cu atîtea însușiri de conducător și camarad ca inginerul Constantinescu echivalează în autoinstrucția ta cu a călători pe cinci continente, sau a absolvi nu știu ce academie înaltă.

Stația „Izvor“ a fost construită de lotul condus de inginerul Mircea Stan, „de la zero la finisaje“, cum spunea el, iar stația „Eroilor“, începînd cu pereții, pînă la finisaje. Sînt și cele mai frumoase dintre toate stațiile, nu neapărat pentru că le-a construit Mircea Stan cu oamenii lui, deși mîinile lor le-au dat strălucirea, ci în primul rînd pentru că aici s-a prevăzut un finisaj mai inspirat, mai cu gust decît la celelalte.

Acum, amîndouă stațiile sînt terminate, se spală cu detergenți mozaicurile, se dă un ultim luciu coloanelor placate cu marmură sau travertin. Va veni peste o zi sau două comisia de recepție. Nu-l va întreba pe inginerul Mircea Stan cîte nopți n-a dormit în acești ani, petrecîndu-le pe șantier, nici ce necazuri a avut cu utilajele care se defectau adesea și-l lăsau „în pană“ cînd îi era lumea mai dragă, ori cu

oamenii care, obosiți peste măsură, își mai ieșeau din fire, nici despre infiltrațiile de apă și inundații, ci despre calitatea și exactitatea lucrărilor, despre estetica și eleganța finisajelor, despre cât a costat și cât trebuia să coste lucrarea. La care, șeful lotului, inginerul Mircea Stan, va răspunde ca un constructor, ca un om exemplar, pe care nu mi l-aș putea imagina altfel decît ca om și constructor exemplar.

Terminarea unei lucrări reprezintă în viața unui constructor un moment unic ; o dulce și adîncă relaxare îți cuprinde trupul și nervii, simți cum te cufunzi parcă într-o baie caldă, de mult dorită și ai vrea să-ți pui capul pe o pernă moale să te lași furat de un somn prelung. După ce isprăvești o treabă grea pe șantier, uiți toate necazurile prin care ai trecut, ierți pe toată lumea, se șterg din memorie zilele și nopțile urîte cînd erai aproape de disperare și ți se pare că de la facerea lumii n-a fost decît bucurie, seninătate și logică perfectă în toate. Astăzi am străpuns tronsonul din sectorul minier „Republica“, poate cel mai dificil la care am lucrat vreodată. Am fost deprins cu roca dură și îndărătnică din munți, dar aici am dat peste nisip înnoroiat, care încearcă să-ți frîngă voința, la fiecare pas. Inginerul Stătulescu m-a chemat și m-a felicitat : „Bravo, meștere Gheorghe Niță, deși ai lucrat în adîncul pămîntului, ai fost la mare înălțime, aș zice, la înălțimea Lotrului sau a Ceahlăului, unde ți-ai făcut ucenicia“.

Cu aceasta s-a terminat „felicitarea“. Cînd ajungi cu o asemenea lucrare la capătul drumului și știi că totul este perfect, că totul a ieșit așa cum se cuvine, că ai făcut o treabă pentru sute de ani, te simți ca un cocor care zboară peste întinderea oceanului, de cine știe cînd ; ar vrea să se așeze, dar nu are unde și tocmai cînd istovirea îi retează aripile ajunge din urmă o corabie și se odihnește pe vîrfurile catargului. Pentru ca, de aici, după ce își trage sufletul, să-și

reia din nou zborul către destinul lui. Spre deosebire de cocorii călători, care de-o veșnicie pendulează între cer și pământ, între nord și sud, între Delta Dunării și Delta Nilului, ca un imperturbabil orologiu al anotimpurilor în univers, noi, constructorii, nu mai călcăm pe unde am trecut o dată, călătoriile noastre sînt de fiecare dată spre alte destinații, spre alte destine, pentru a da oamenilor și locurilor rosturi noi, perspective noi.

Am părăsit meleagurile botoșenene în septembrie 1954, la terminarea ultimei vacanțe mari, după absolvirea școlii medii tehnice de construcții hidroenergetice din Piatra Neamț. N-am ajuns însă, geografic vorbind, prea departe, pentru că, în chiar „pragul casei“, șantierul hidrocentralei de pe Bistrița era în plină desfășurare. Am început să lucrez la *tunel-intrare*, la injecții în subteran, făcîndu-mi adevărata ucenicie în profesia de miner. Au fost patru ani, — primii patru din viața de constructor, din viața de muncitor și de bărbat care nu vor putea fi uitați nicicînd. Pentru că aici mi s-au deschis ochii și aripile spre lume, spre cunoașterea oamenilor și înțelegerea lor, spre cunoașterea vieții de șantier și înțelegerea politică a timpurilor pe care le trăim. Dar, vorba înțeleaptă a bătrînilor : oricît ai trăi și prin oricîte ai trece, nu vei ști mai multe despre viață decît despre moarte, pentru că viața mereu ți se înfățișează altfel, niciodată nu-ți arată de două ori aceeași față.

Deși, aparent, repetăm operațiuni identice, de săpare și betonare a tunelurilor, nici una nu se repetă ; la fiecare pas înaintat în rocă ni se dezvăluie o surpriză pe care trebuie s-o acceptăm așa cum e, la care trebuie să ne adaptăm, să învățăm, să ne descurcăm și să mergem mai departe. Adîncurile pămîntului sînt tot atît de tainice, tot atît de surprinzătoare cînd le pătrunzi, ca și adîncurile sufletului omenesc.

Pentru constructori nu învățarea meseriei, în sine, e cel mai greu lucru, ci învățarea modului în care să se descurce.

Meserie trebuie să înveți neconținut, deoarece, o lucrare nouă cere o înțelegere nouă, în sensul de-a ști să rezolvi problemele particulare, specifice, în funcție de natura și locul lucrării, care sînt irepetabile. În cei patru ani cît am lucrat pe Bistrița, pînă la plecarea în armată, am dobîndit proprietatea umană, aș zice, de-a suporta și de-a mă adapta rapid șocurilor determinate de schimbarea și varietatea aspectelor care îți răsar în cale pe un mare șantier, m-am călit și fortificat în ceea ce privește intervenția neprevăzutului, în așa fel ca nici o surpriză, nici prăbușirea muntelui, să nu mă găsească descoperit, să nu mă clinească.

Noi, constructorii, trebuie să fim ca pietrele pe fundul albiei de rîu ; și curgă, curgă apa pe deasupra noastră, apă tulbure și involburată, limpede sau spumegîndă, noi nu ne clintim pentru că trebuie să fim temelia !

Au fost primăveri și veri furtunoase în munții Bistriței, care ne răvășeau colonia din barăci, au fost inundații care ne-au măturat lucrări de luni de zile, au fost ierni cu rămeți care ne sufocau, dar am învățat să rămînem calmi și să judecăm în liniște, să ne adunăm și să ne organizăm puterile pentru a reface totul, pentru a merge mai departe ca și cînd nimic nu s-ar fi întîmplat. Pentru că, în virtute trebuie să fie constructorii cei mai tari. Și dacă n-am fi, n-aș fi rezistat aproape douăzeci de ani în tovărășia lor.

Cînd m-am întors din armată, în 1960, am revenit pe Bistrița. Am lucrat de la data aceasta la Uzină, care încă nu se terminase, iar patru ani mai tîrziu am coborît pe rîu în jos pentru a construi microhidrocentrala „Vaduri“, apoi și mai în jos, pe șantierul microhidrocentralei „Bacău“. Praguri de lumină pe rîul de legendă. A urmat strămutarea pe Lotru, în 1966. Un an de zile am lucrat la baraj, împreună cu mulți constructori cu care m-am reîntîlnit la Metrou. După aceea mi s-a dat în primire lotul „debușare ramura-nord“. Am străpuns și galeria aceasta și am terminat cu lotul „Ho-

teagu". De aici am plecat la Balindru, alt punct de lucru în munții Lotrului, unde am străpuns cu minerii din lotul meu alte două lungi galerii. Ne-am mutat apoi la „Voineșița-Nord” pentru a întoarce un alt rîu din drumul său, dirijîndu-l spre marele lac. Altă galerie, deci, pe care am terminat-o în 1975. Un an de zile am fost departe de patrie, cu dorul ei, în țara prietenă Algeria. Împreună cu alți constructori și specialiști români, am construit barajul unui mare sistem de irigații. A fost o experiență nouă, unică pentru noi. Am văzut și am priceput mai bine ce înseamnă prietenia între popoare, ce înseamnă *politica partidului și statului nostru* în lume, de cîtă stimă și prețuire, admirație și aprobare se bucură această politică, pretutindeni. Pentru că barajul construit de noi, asistența de specialitate acordată de constructorii români, nu numai Algeriei, ci multor altor țări în curs de dezvoltare, cooperarea economică cu toate statele lumii, sînt cele mai vii expresii ale politicii noastre de pace și prietenie. Printre algerieni, alături de ei, oameni cu inima largă și caldă ca deșertul saharian pe care ei încearcă, și fără îndoială că vor izbuti, să-l facă roditor, m-am simțit tot atît de bine, tot atît de acasă, ca pe șantierele de pe Bistrița sau Lotru.

★

Am înălțat, într-adevăr, cu ani în urmă o construcție de monumentalitate istorică, măsură a timpului și puterii noastre de atunci, la care ne raportăm ca la o izbîndă de referință, ori de cîte ori invocăm noul nostru destin de constructori : „Bicazul” — piatra de început a unui lung și tumultuos anotimp al edificărilor socialiste. Ca și „Hunedoara”, ca și „Bumbești-Livezeni”, marea hidrocentrală de pe Bistrița a fost construită în cea mai mare parte de tineri care veneau pe șantier din toate părțile țării, nu doar pentru a

construi un baraj, o magistrală feroviară sau un combinat, ci pentru a se „construi” pe ei înșiși, pentru a învăța o meserie, pentru a se clădi și maturiza ca bărbați chemați să dureze o țară nouă, într-o epocă nouă. Entuziasmul și caldul patriotism, optimismul și romantismul lor revoluționar trebuiau să suplinească deseori lipsa de experiență și tradiție, de utilaje și instalații moderne, să recupereze într-un timp cât mai scurt posibil marea restanță în care se afla atunci economia noastră față de cerințele și nevoile țării. Aproape zece ani s-a lucrat la prima noastră hidrocentrală, la barajul de oțel și beton care avea să lege Ceahlăul de Munții Stânișoarei, despicați de râul pe care s-au născut și curg străvechi legende ale Moldovei. Bistrița devenea astfel, prima grea încercare în domeniul construcțiilor hidroenergetice, primul examen trecut cu laude, prima universitate a muncii pe care o absolviseră mii de muncitori și specialiști. Ei puteau, cu „diploma” Bistriței în inimă și conștiință, să înceapă cu mai mare curaj lucrări mult mai grele și mai complexe. A urmat „Argeșul”, de două ori mai mare, dar care s-a executat în jumătate din timpul necesar „Bicazului”. Cei care își începuseră ucenicia pe Bistrița erau aici instructori și profesori, pentru noi și noi promoții de tineri care răspundeau irezistibilei chemări a șantierelor și tentației unei profesii a cărei noblețe strălucește de veacuri în albastrul Voronețului, cu puterea cu care strălucește în tot ce-am construit de trei decenii încoace.

De la o sută șaptezeci de mii de constructori, câți avea țara în deceniul cinci, s-a ajuns la peste trei sute de mii în deceniul șase și la aproape opt sute de mii în prezent. Fiecare al șaptelea cetățean activ al țării lucrează în construcții. Ei se impuneau treptat ca un detașament de frunte al clasei muncitoare, cu o structură profesională variată, complexă. Puteau fi abordate acum fronturi de altă întindere, de fapt de întinderea țării, pentru că nu rămăsese nici un județ, nici

o localitate în care să nu poposească un grup de constructori pentru a ridica o casă, mii de case, o uzină, un pod, o termocentrală, o școală, un drum, o hidrocentrală, un spital, un stadion. Lor le revenea misiunea de a susține și materializa pe schele, în beton, oțel și cărămidă, politica partidului de înnoire și dezvoltare a României. Și nu oricum, ci într-un ritm dintre cele mai înalte din lume.

Dacă în primul cincinal 1951—1955, volumul investițiilor era de 61,9 miliarde lei, în cincinalul 1976—1980 a ajuns la circa o mie de miliarde. O creștere de peste cincisprezece ori. Ce au lăsat în acest timp în urma lor constructorii? Aproximativ un milion cinci sute de mii de locuințe, la orașe, și peste două milioane, la sate, care au făcut posibilă mutarea a două treimi din populația țării în case noi. Au lăsat în urma lor mii de fabrici și uzine și alte edificii pentru eternitate, de care are nevoie țara. Tot ce e mai frumos în orașele și satele românești a fost durat de oamenii schelelor, după proiectele și sub conducerea celui mai desăvârșit arhitect, partidul.

La Suceava, în Bucovina, aproape de mânăstirile care au făcut faima epocii Renașterii pe pământul României, nu departe de marile combine și întreprinderi industriale se află o casă de cultură nouă, care se întrece, în perfecțiunea gândirii și simțirii după care a fost concepută, cu străvechile case țărănești de sub streășina Obcinelor mari, în grinzile și stâlpii cărora stau încrustate, în tăria stejarului, veacurile de poezie și înțelepciune ale celor care au rostit întâia dată povestea Mioriței. În Cartea de aur a acestui lăcaș de cultură, stă scrisă, alături de impresiile a mii de vizitatori, și opinia unui președinte de stat din Occident: „Iată o operă de arhitectură dintre cele mai reprezentative pentru arta modernă din Europa“, scria el spre cinstea arhitecților și constructorilor care au făcut-o. În cealaltă extremitate, jos

la Dunăre, la „Porțile de Fier“, am așezat în calea apelor cea mai mare hidrocentrală de pe râurile continentului. Pe Troțuș, constructorii au zidit un oraș al chimiștilor de primă mărime, în viziunea îndrăzneță a viitorului. În Dobrogea, pe litoralul Mării Negre, „palatele de mărgean“ ale împăraților mării din basmele românilor au fost scoase la soarele ce dogorește plajele. În munții Lotrului, constructorii s-au întrecut pe ei înșiși în pricepere, curaj și tenacitate. Hidrocentrala construită aci își desfășoară întinderea instalațiilor sale pe nu mai puțin de trei la sută din suprafața țării. Apele a sute de râuri sînt forțate să curgă în sus, spre marele lac de acumulare, curat ca seninătatea cerului cu care se învecinează.

După atîtea probe ale desăvîrșirii măiestriei lor, constructorii români — muncitori, ingineri, arhitecți — nu puteau să nu atragă atenția lumii. Ei au fost invitați să proiecteze și să construiască departe, peste hotare, de la simple blocuri de locuințe, fabrici și uzine, complexe hoteliere și comerciale, pînă la palate guvernamentale, școli și spitale, edificii culturale sau sisteme de irigații. Volumul lucrărilor contractate a crescut de la un an la altul, devenind necesară înființarea în 1969, a Întreprinderii ARCOM, specializată în construcții pestre granița țării. De atunci și pînă în prezent, cifra sa de afaceri a crescut de peste douăzeci de ori.

Chiar la începutul activității sale, ARCOM a construit un mare complex hotelier, numit „România“, în Republica Socialistă Cehoslovacă. Tot în această țară a construit o termocentrală care aprovizionează Praga cu energie și căldură. Un mare volum de lucrări s-au realizat în R.F.G. : hoteluri, locuințe, săli de sport, clădiri pentru birouri, mari garaje, spitale, obiective industriale etc. Între cele mai impunătoare, hotelul de lux „Travemünde“, la Marea Baltică, cu patruzeci și două de nivele, una dintre cele mai înalte construcții din această țară. O excelentă carte de vizită a con-

structorilor români, după propria apreciere a beneficiarilor germani, este Stațiunea turistică internațională de la Waisenhausstrand cu patru mii de locuri și cu toate dotările necesare. De adăugat apoi la acestea, spitalul de la Friedrichshafen, care avea să devină spital-etalon pentru toate celelalte din R.F.G. În categoria lucrărilor de excepție se încadrează și sălile de sport tip „Binder“, unde constructorii noștri au aplicat o concepție nouă, autentică premieră mondială, în construcția cupolelor.

În afara Cehoslovaciei și R.F.G., am mai construit în Austria și Franța, în Siria, Irak, Iran, Pakistan, Libia, Egipt, Sudan, Iordania. În Libia, de pildă, am ridicat câteva mii de apartamente în vile și blocuri, o clădire pentru sediul firmei „National Housing Corporation“, alte două clădiri pentru sediul Băncii industriale a Libiei — cea mai înaltă clădire din această țară — școli, teatre, cinematografe, săli de sport, stadioane, sisteme de irigații, drumuri, poduri. Constructorii români susțin astfel, în spiritul nostru internaționalist, amplul proces de dezvoltare economică și socială a Libiei, a celorlalte țări arabe, a altor state în curs de dezvoltare. În Siria am făcut, printre altele, marea rafinărie de la Banyas și o fabrică de ciment. În Irak am realizat o fabrică de ciment la Um-Qasr, în zona golfului Persic, lucrare de mare dificultate din cauza terenului mlăștinos și nisipos și pe care toate companiile străine au evitat-o. În Sudan, după proiectul constructorilor români și cu asistența tehnică a specialiștilor noștri s-a construit elegantul palat al Parlamentului. În Iordania acordăm asistența tehnică la construcția rafinăriei de la Zak-Ra. Specialiștii noștri au mai acordat și acordă asistență tehnică, cu utilaje românești (cofraje glisante, distinse cu medalia de aur la o importantă expoziție internațională), în construcția unor silozuri de cereale din Venezuela și Iordania, coșuri industriale în Vietnam, la construcția unor rafinării în India și Pakistan, a

unor fabrici de îngrășăminte chimice în Turcia și Egipt. După studiile arhitecților și inginerilor români, se execută sistematizarea centrului capitalei statului Zair și a capitalei R. P. Congo. În Mongolia am construit un mare și modern circ de stat. Putem spune, așadar, că am construit și construim, în continuare, pe toate continentele și întreaga varietate de construcții civile și industriale, ceea ce-i impune pe constructorii și specialiștii români între cei mai apreciați din lume, iar firma ARCOM între cele mai solicitate. Ea a fost deja distinsă cu câteva premii internaționale deosebit de râvnite.

Deținem „Premiul internațional de promovare și prestigiu de la Geneva“, „Trofeul pentru calitate“, „Trofeul internațional pentru export“ acordate de Societatea Editorial Office din Madrid. Pentru acordarea lor, membrii juriilor de selecție s-au deplasat în țările unde au construit toate firmele străine aflate în competiție, au văzut fiecare lucrare în parte, au discutat cu beneficiarii, pentru a ajunge la o departajare cât mai obiectivă.

Fără îndoială, însă, că cea mai de preț rămîne recunoștința țărilor și oamenilor cărora le sînt destinate toate aceste construcții, recunoștința și admirația fiecăruia dintre noi pentru marile bogății și frumuseți pe care constructorii noștri le adaugă în fiecare zi în jurul nostru, pentru noi și pentru viitor.

Indiscutabil însă că marea arie de desfășurare a activității acestui puternic detașament al clasei noastre muncitoare rămîne țara, de la un capăt la altul, deoarece ea va mai fi mulți ani de-aici înainte, în întregul său, un uriaș șantier. Numai în cincinalul 1976—1980, în care s-a realizat și primul tronson al metroului, constructorii vor da orașelor și satelor mai bine de un milion de noi apartamente și peste două mii șapte sute de noi obiective industriale și agro-zootehnice mai importante, care în bună parte au și fost finalizate. Re-

perele de primă mărime, în care se vor regăsi înalta măiestrie și îndrăzneala constructorilor români în actualul cincinal și cel care urmează, Canalul Dunăre-Marea Neagră, Metroul, Porțile de Fier 2 și Complexul hidroenergetic și de navigație Tr. Măgurele-Nicopole, în colaborare cu constructorii iugoslavi și cu cei bulgari, hidrocentralele de pe Râu Mare și Sebeș și multe altele, se vor adăuga marilor noastre înfăptuiri ca tot atâtea trepte spre civilizația socialistă. Iar pentru cei care le edifică, pentru ei, constructorii, vor rămîne, fără îndoială, argumente de mîndrie, îndeajuns pentru o viață.

*

— Revenind în țară, după terminarea lucrărilor în Algeria, am fost trimis să schimbăm cursul râului Buzău pentru alimentarea lacului „Siriu”. I-am săpat o albie nouă pe sub pămînt. Și din nou în munți, pe valea Sebeșului, pentru tăierea galeriei de la captarea Tău. Am terminat-o într-un timp record. Dar fiindcă veni vorba de recorduri, mă întorc cu gîndul în urmă, în 1974. Era la sfîrșitul lui februarie. Venise pe șantier fostul director general al ICH, acum ministru adjunct, pe care îl iubeam toți constructorii ca pe cel mai bun prieten și tovarăș, și ne-a întrebat :

„Ați putea termina într-o lună galeria Voinești-Uria ? Ar fi formidabil“.

Șeful de brigadă Dumitru Tomescu, cel mai bun om pe care îl aveam în lot și cu care lucrez și astăzi aici pe șantierul metroului, sufletist cum este, nu stă mult pe gînduri și răspunde afirmativ. Poate nici nu și-a făcut vreun calcul în minte, a răspuns mai mult cu inima decît cu rațiunea. Oricum, niciodată pînă atunci nu mai săpasem într-o lună atîția metri de galerie.

„De ce aveți nevoie ?“ — ne-a întrebat ministrul.

De data aceasta, am numit eu toate utilajele și materialele care ne sînt necesare pentru o astfel de ispravă. În cîteva zile, tot ce cerusem se afla la gura galeriei. Am început pe întîi martie, cînd zăpezile de pe pantele abrupte, pe care le urcam tîrîndu-ne pe funii, începuseră să coboare în vale, mîinate de razele începutului de primăvară. Pe 30 martie eram gata și băteam toate recordurile de înaintare în subteran de pînă atunci. Eroii adevărați erau minierii din brigada lui Dumitru Tomescu. Maistrul ne aștepta la ieșire, pe partea cealaltă a muntelui. Venise fără să întrebe în ce stadiu sîntem, fără să ne anunțe, ca la o întîlnire dinainte stabilită, dinainte știută. Nici el, nici noi nu ne îndoiam că vom fi punctuali. Ne-am îmbrățișat ca niște copii care se bucurau fără reținere pentru o ispravă nemaipomenită.

— *„Cîți kilometri de galerie ai săpat pînă astăzi cu minierii dumitale, meștere Gheorghe Niță“*, m-a întrebat ministrul.

Am stat și am socotit anii și kilometrii străbătuți pe sub pămînt.

— *„Vreo douăzeci de kilometri, tovarășe ministru“* — i-am răspuns eu.

Atunci mi-am dat seama că, de cînd sînt constructor, m-am „plimbat“ și am trăit mai mult pe sub munții și pe sub șesurile țării.

Pe 17 iunie 1977 am fost transferat, cu „scandal“, la metrou. Cu scandal, zic, pentru că cei de-aici vroiau să mă ia, pe cînd cei de pe Valea Sebeșului nu vroiau să mă dea. Sînt confruntări obișnuite în asemenea situații. Înmulțindu-se de pe un an pe altul, șantierele țării duc o permanentă lipsă de constructori și mai ales de oameni cu experiență.

Cînd am văzut cum e treaba pe șantierul metroului, am zis: *„Aici n-am ce face, pentru că toate sînt puse la punct ca la carte“*. Într-adevăr, am găsit condiții dintre cele mai bune, adică o organizare exemplară.

Dificultatea cea mare a fost aici, la început, lipsa bolțarilor care ne încetinea ritmul de lucru. De ce lipseau acești bolțari? Pentru că proiectanții prevăzuseră că noi, minierii, vom înainta în subteran cu o anumită viteză pe zi, adică cu viteza care se realizase înainte de venirea noastră. După două-trei luni, însă, lotul de lucrări subterane, condus de inginerul Ion Stătulescu, înainta cu o viteză de patru ori mai mare decât cea prevăzută. Muncitori și specialiști de la întreprinderea „Progresul“, unde se fac bolțarii, s-au văzut nevoiți să confecționeze, pe lângă tiparele pe care le aveau, multe altele, pînă ce au reușit să ne aprovizioneze cu întreaga cantitate de bolțari de care aveam nevoie. De ce au greșit proiectanții în prevederile lor? Pentru că știau că utilajul nu poate merge cu viteză mai mare. Dar nu el ne conducea pe noi, ci noi îl conduceam pe el. Dacă la început, un inel se monta în trei-patru ore, după cîștigarea experienței în mînuirea tehnicii de aici, timpul de montare a unui inel s-a redus la... patruzeci și cinci de minute. La început aveam cincizeci de oameni pe un schimb, care făceau două inele în 24 de ore. Acum avem treizeci și doi de oameni pe schimb, care fac patru-cinci inele în 24 de ore. De aceea spun că, dincolo de meseria în sine, constructorul adevărat trebuie să învețe, trebuie să știe să se adapteze la condiții, să inoveze, să improvizeze, să creeze continuu, pentru că altfel stagnează. *Să înveți să gîndești repede și bine*, aceasta este totul. Restul vine de la sine. În mîinile unui constructor care gîndește sănătos și cu pasiune pentru munca sa, orice utilaj începe să producă mai mult, să lucreze mai bine și mai spornic. Noi n-am mai văzut *scut* pînă aici, n-am mai lucrat cu așa ceva. Dar știam că trebuie să ni se supună voinței de-a funcționa perfect, știam că organizarea lucrului cu el în subteran poate fi îmbunătățită, că viteza de înaintare trebuie să crească. Și pînă la urmă, a fost cum am vrut noi.

Aveam să ne doborîm, de la o lună la alta, propriile recorduri.

Cînd mă gîndesc la cei cu care lucrez, nu mă mai miră nici un record și pe nimeni nu l-ar mira dacă i-ar cunoaște pe acești oameni pentru care e greu să găsesc lauda care să le măsoare cu adevărat marea vrednicie și omenie. Iată-l, de pildă, pe Gheorghe Cernea, un băiat tînr, pe care l-am găsit aici pe șantier. Lucrează la injecții, dar face orice i-aș da de făcut. E, poate, cel mai teribil dintre tinerii din formație, pentru că nu se dă niciodată bătut, nu spune niciodată „nu se poate“ sau „să văd“, „dacă pot“, el „poate“ totdeauna, găsește o mie de soluții pentru a urni o treabă din loc. Nu trebuie să stai lîngă el, nu trebuie să-l urmărești și să-l controlezi tot timpul, el îți inspiră nădejdea și ți-o confirmă în orice condiții și fără greș. Nu i-aș dori fiului meu decît să-i semene, ca tărie și frumusețe de caracter, acestui formidabil băiat.

Vorbesc despre Cernea pentru că el n-a venit cu noi, l-am găsit aici. E și între cei mai tineri. Altfel s-ar cuveni să-l amintesc întîi de toate pe inginerul Ioan Gogu, șeful sectorului, poate cel mai încercat miner de pe șantier. Are școala minelor de fier din Ghelar și a minelor de cărbune din Filipeștii de Pădure, dar și a șantierelor hidrotehnice de pe Argeș ; a condus construcția uzinei de la Căpățîneni, dar și construcția tunelului de pe „Transfăgărășan“. Are, mai precis de toate, însă, știința și experiența de-a lucra cu oamenii, de-a se ști face iubit și ascultat. La fel, aș putea să vorbesc despre inginerul Nicolae Gogoncea, șeful stației „Republica“, cel care a condus construcția a sute de kilometri de cale ferată în țară, care a executat aici, ca șef de șantier, toate lucrările din zona „Dîmbovița“ — „Timpuri Noi“, inclusiv stația, sau despre inginerul Romeo Repea, debutant pe șantierul metroului, sau despre dulgherul șef de

brigadă Ion Belu și atîția alții a căror viață și personalitate ar putea sta oricînd ca pildă de eroism muncitoresc.

Dar pe măsura lor sînt majoritatea dintre oamenii lotului nostru, altfel nici n-ar mai fi în lot pentru că șantierul triază cum nu se poate mai bine caracterele. În primul rînd, se știe, cei răi nu rezistă în condițiile de muncă și de viață de pe șantiere. Ori se transformă după modelul celor buni, ori dispar. Tîmp de zece ani, din cei o sută douăzeci de oameni din lotul nostru, n-au plecat decît șase. Nicăieri nu se cultivă și nu se formează atît de puternic ca pe șantiere acea trăsătură de caracter care este *apropierea și solidaritatea* dintre oameni. În munți, fiecare bucățică de pîine o împărțeam între noi, pentru că de multe ori drumurile se înzăpezeau și nu puteam fi aprovizionați și deseori nici elicopterele nu puteau ajunge pînă la noi. Bucuriile și necazurile unuia sînt ale tuturor, pentru că nimeni nu știe mai bine decît constructorii că toți depind de unul și unul depinde de toți.

Pentru mine, Gheorghe Niță, șantierele țării au fost casa mea, viața mea cea adevărată, pămîntul, vatra, iar cerul — acoperișul casei mele. Pe soția mea am cunoscut-o pe șantierul de la Bicaz, unde lucra ca tehnician. Ne-am căsătorit în urmă cu mai bine de douăzeci de ani și nu ne-am despărțit nici măcar o zi pentru că în tot acest timp am lucrat împreună, am împărțit împreună pîinea, și dulce și amară a șantiierelor. Și dulce, și amară — deoarece nu poți conta niciodată numai pe bucurii, așa cum nu poți conta numai pe înfrîngerii. Am contat însă de fiecare dată pe noi înșine și pe țaria colectivului nostru.

Pe Bistrița ni s-a născut fetița, iar pe Lotru ni s-a născut băiatul. Copilăria lor a fost înseninată de scăldatul, vara, în apele reci și repezi de munte, de rătăcirea și jocul prin codrii deși și adînci din preajma coloniilor, de priveliștea zborului vulturilor pe deasupra creștelor, de vitezele ameți-

toare ale săniuțelor, iarna, pe pârțiile lungi, de poveștile auzite seara la focurile înalte de tabără, despre faptele reale și temerare ale constructorilor. Fire mai poetică, băiatul, Valentin, acum elev la liceul de matematică și fizică „Mihai Viteazul“ din Capitală, îmi spune : „Cînd mă gîndesc la munții Lotrului sau la munții Sebeșului pe care am hoinărit, simt în nări tăria și puritatea ozonului și mirosul de rășină al pădurilor de brazi“.

Plouă în București, ploaie mocănească de toamnă, ploaie înceată și rece care te pătrunde pînă la oase. Mă aflu împreună cu generalul locotenent Petre Constantinescu — directorul Intreprinderii „Metroul” București, pe șantierul stației „Uzina Republica”. Oamenii pe stradă se grăbesc, ascunși sub umbrele, la treburile lor. Numai constructorii, jos, în uriașa despicătură săpată de excavatoare, în care împletesc corzile de oțel și peste care toarnă betonul viitoarei stații, sînt nepăsători la starea vremii, lucrînd de nimic tulburați. Directorul îi salută, îi strigă pe nume, îi cunoaște personal pe cei mai mulți dintre ei, fac glume. Nu-i întreabă de plan, nici de realizări, el știe că oamenii își cunosc datoria și și-o fac cu prisosință, n-are rost să-i sîcîi toată ziua : „Cît ați făcut ?” „De ce n-ați făcut mai mult ?”, „De ce așa și nu altfel ?” etcetera.

Cunoaște bine psihologia oamenilor, știe să-i respecte și să se facă respectat prin apropierea de ei și prin înțelegerea necazurilor și bucuriilor lor.

Îi ia la rost pe șefii loturilor pentru ceea ce directorului i se pare a fi neorînduială.

— Ce-i cu bălțile astea pe căile de acces ? O să cădeți careva într-una din ele și o să vă înecați.

— Dacă plouă sînt și bălți, încearcă o scuză cel ironizat.

— Uite, Gogule, se supără puțin directorul pe prietenul său, acum este ora trei. Prevăd că peste două ore va înceta

ploaia. Așa că, la ora cinci mă întorc să văd dacă bălțile astea au dispărut sau nu...

Inginerul Gogu l-a înțeles corect. Previziunea „meteorologică“ n-a fost prea exactă. Ploaia n-a stat, însă bălțile au dispărut sub câteva mașini de pietriș.

Ne îndreptăm spre mica colonie a constructorilor. Câteva barăci supraetajate, construite din panouri pe platforme de beton, cu canalizare, apă curentă, căldură.

Intrăm într-una din ele. Batem la o ușă. Ne deschide o tânără femeie. Se vede că am deranjat-o de la bucătărie.

— Știu cine sînteți, îi spune ea. Nu v-am mai văzut pînă acum, dar știu că sînteți tovarășul director.

— De unde știți ?

— Mi-a spus soțul că directorul nostru e un general frumos.

— M-ați făcut fericit pînă voi ieși la pensie. Dar, spuneți-mi, cum o duceți ? Cum vă descurcați ?

— N-avem de ce ne plînge. Cîștigăm bine.

— Cît ?

— Destul !

— Înțeleg, dar cît ? Cît ați luat în mînă, amîndoi, luna trecută ?

— Păi, vreo șapte mii.

În altă baracă, o femeie are necazuri cu gălăgia.

— Dau unii radiourile foarte tare și nu-și pot face copiii lecțiile, nu ne putem odihni.

De față e și administratorul. Petre Constantinescu îi întoarce o privire care exprimă nemulțumirea. Gălăgia nu-i un lucru neînsemnat. Oamenii lucrează în schimburi diferite, dorm la ore diferite și liniștea lor trebuie respectată. Îi dă un termen pînă la care să reactiveze comitetul de bloc, să-l întrunească, să angajeze o discuție cu locatarii și să-l informeze dacă se ridică și alte probleme.

— Dacă ar fi să vă povestiți viața, îl întreb într-un răgaz, cu ce ați începe ?

— Știu eu ? Poate cu copilăria.

— Vreți să încercați ?

— De ce nu ? M-am născut la 1 septembrie 1919 la Tîrgoviște. Tata arhivar, mama casnică. Familie grea, cu mulți copii...

— Stați, vă rog. Nu așa, militărește. Despre copilărie se poate vorbi mai romantic.

— Romantic ? Fie și așa. Privind în urmă, multe momente ți se par romantice și trezesc nostalgia. Din copilărie, mai ales, uiți deseori tot ce-a fost greu și-ți amintești și uneori re trăiești în gând numai ceea ce a fost frumos. Cum zic, tata era arhivar cu un salariu de mizerie. Mama nu putea lucra, pentru că eram nouă frați care aveam nevoie de prezența ei permanentă, acasă. Așa că nu-i greu de imaginat în ce lipsuri am crescut. Trec peste ele, deoarece nu-mi place să mi le amintesc. Trebuie să spun, însă, că marea noastră șansă, a celor nouă frați — între care patru băieți — au fost părinții care au știut să ne crească și să ne învețe ce e munca și ce e modestia. Fiecare dintre noi, copiii, oricît de mici eram, aveam îndatoriri precise în familie. Tata era o fire aspră și nu îngăduia ca vreunul dintre noi să nu-și facă puținul său, la timp și atît cît putem de corect. Era de ajuns, cînd trăgeam chiulul, să se uite într-un anumit fel la noi și ne venea să intrăm în pămînt de rușine. Poate, dacă ne răsfăța, nu l-am fi iubit atît cît l-am iubit și admirat mai tîrziu, cu toții. Mama era bunătatea de pe lume, simțeam că o doare cînd trebuia să ne certe pentru năzdrăvăniile noastre, dar a știut să ne cultive respectul pentru oameni, pentru munca lor, gustul pentru frumos, pentru literatură și poezie. De la ea trebuie să i se fi tras unui frate pasiunea de poet, pe care însă n-a desăvîrșit-o niciodată. Eram o familie unită, în care domnea armonia. Părinții se iubeau

mult. Mi-l amintesc pe tata, cu câtă tandrețe lua mîna mamei într-ale lui, seara, cînd terminau de cinat și mai întîrziam în jurul mesei sau pe lîngă sobă, înainte de culcare, și-i vorbea cu blîndețe și afecțiune despre ce credea el că va trebui să ajungem fiecare în viață. Tata zîmbea rar, dar vedeam și simțeam cît de fericit era în ambianța familiei. Duminica și de sărbători, bucuria noastră nu mai cunoștea margini. Plecam toți unsprezece în parcul din Tîrgoviște unde ascultam fanfara militară sau la iarbă verde la marginea orașului, unde noi, copiii, ne zbenguiam pînă seara bătînd mingea desculți, ori săream „capra“. Mama desfăcea la prînz plăcinte cu brînză sau alte bunătăți din ștergare albe, asupra cărora ne aruncam cu poftă de lup. Ne întorceam acasă seara, istoviți de alergături, însă plini de bună dispoziție. Fără îndoială că de atunci începusem să iubesc foarte mult viața. Dar toate aveau un sfîrșit. Am crescut parcă prea repede și în toamna anului 1931 am intrat în clasa întîii la liceul „lenăchiță Văcărescu“, pe care l-am terminat în 1939. În lume mirosea a război. De facultate nu putea fi vorba la condițiile noastre materiale. Trebuia să urmezi destinul celor trei frați mai mari care deveniseră ofițeri artileriști. Așa că, în 1940, am intrat la școala de ofițeri. În 1942 am terminat-o și am fost trimis imediat pe front.

— Prevăd că se termină cu romantismul. Să mai zăbovim puțin, pentru că ați trecut prea repede peste anii de liceu, de adolescență, cînd, desigur, v-ați format și definit caracterul !

— Se poate spune și așa. După părerea mea, însă, caracterul se modelează, se schimbă și după această perioadă. Războiul trebuie să-mi fi modificat mult unele trăsături de caracter.

— Văd că reveniți la război. Spuneți-mi, mai bine, ce vă pasiona mai mult în liceu ?

— Dintre disciplinele de învățămînt, matematica și istoria, iar ca sport, fotbalul. Și astăzi unii bătrîni din Tîrgoviște, care mă știu de atunci, îmi mai zic Gajai, poreclă care mi se dăduse în școală după numele unui portar francez al timpului și cu care colegii mă asemănau. Apăram cu destulă strășnicie poarta echipei liceului nostru. Am multe amintiri frumoase din „viața” de fotbalist. Să știți însă că tata avea părerea lui despre fotbal și fotbaliști : să nu-i vadă în ochi. El venea de la țară, din satul Viforița, avea trei clase de liceu, ceea ce era mult pentru vremea respectivă. Se socotea un om instruit și n-aș zice că nu era. Dar fotbalul îl supăra rău de tot, fiindcă ducea la ruperea încălțăminteii. Și asta nu era un motiv de neglijat. Eu și frații mei încălțam bocancii odată cu căderea zăpezii. Pînă atunci, puteam umbla și desculți. Cu toate acestea, eram de doi ani portarul echipei de fotbal a liceului, fără ca tata să știe. Era singurul adevăr pe care i l-am ascuns vreodată.

S-a întîmplat însă că aveam un vecin birjar, pe nume Leontescu, care știa, firește, toate bîrfele tîrgului. Tata obișnuia ca sîmbătă seara să-l ia pe Leontescu cu birja la cîrciuma lui „Degeratu” unde se cîsteau cu cîte o țuică, apoi veneau acasă. Și iată că într-o astfel de ocazie birjarul, prietenul nostru, îi suflă tatei : „Știi că ăla micu’ bate mingea ? Dacă vrei să-l vezi, poți veni mîine la stadion”. Era duminică, zi de campionat. Urma să jucăm cu liceul din Ploiești, cu care eram într-o veche și veșnică rivalitate. Echipa ploieșteană a cîștigat întotdeauna la noi. Eram hotărîți să-i stopăm. Eu nu aveam niciodată toate cărțile de școală și trebuia să merg pe la alți colegi pentru a învăța cu ei. Acesta îmi era paravanul după care îmi ascundeam aventura fotbalistică. Așa am procedat și în duminica aceea. Tata a spus : „Bine, du-te și învață”. N-am bănuیت că aflate ceva. Am zbughit-o direct la stadion. Eram doar portarul titular al echipei. Meciul a început. În minutul 20, un coechipier face hent

în careul mic. Se dictează unsprezece metri. Pe stadion se face liniște. Ploieșteanul trage. Dar „Gajai“ apără. Adică eu, Constantinescu, băiatul cel mic al tatii. Când am plonjat însă, m-am lovit la cap. Lumea aplauda dar eu aveam parcă o piatră de moară pe mine. Când m-am ridicat, l-am văzut pe tata în spatele porții, rezemat în baston. „Gajai“ a înlemnit. Mi-a spus doar atât : „Vorbim noi când vii acasă“ și a plecat. Nu era el omul să se dea în spectacol. Am rămas mai departe în teren. Am câștigat meciul acela, toți se bucurau și mă felicitau, însă eu eram copleșit de tristețe. Nu-mi era frică de pedeapsă, dar îl iubeam mult pe tata și mă durea faptul că l-am necăjit. Am mers acasă. Tata și-a amînat pedeapsa și nu mi-a mai amintit niciodată de ea. Mi-a spus doar atât : „Învață, că n-ai decît două posibilități : ori armata, unde ai pîinea și hainele asigurate, ori cizmăria. Maidanul nu-i o meserie“. Și cîtă dreptate avea !

— Ce amintiri aveți de pe front ?

— Mai multe urme de schije în trup. Am fost rănit, dar am supraviețuit. Am căzut prizonier, iar în lagăr m-am îmbolnăvit de tifos exantematic. N-am murit pentru că eram călit de mic și rezistent la boli. În Tatra am stat zile și nopți în nămeți, sub mitralierele fasciștilor, dar am trecut și peste aceasta datorită aceleiași rezistențe pe care am dobîndit-o prin îmbrăcăminte sumară în copilărie, vara și iarna, prin sport și prin instrucția din școala militară. Cea mai mare durere pe care am suferit-o în timpul războiului avea să vină tot de acasă. În 1943, tata murea zdrobit nu atît de boală, cît de durerea că toți cei patru fii ai săi, ofițeri de artilerie, eram dați dispăruți. Ce-o fi fost în inima bietului om care se sfîrșea chinuit de gîndul că își pierduse tot ce avusese mai drag pe lume ? Am aflat de moartea lui, tîrziu, la Hron, în Cehoslovacia. Când am terminat școala de ofițeri și am luat prima soldă, i-am dat tatei jumătate din

cît primisem. Eram foarte mîndru și fericit. Nu s-a atins însă niciodată de acești bani. I-am găsit, după război, aranjați frumos între scoarțele unui carnet al său. Acesta a fost admirabilul meu părinte.

— Să revenim la metrou. Ce este el ?

— Nimic mai simplu : un tren electric care circulă printr-un tunel subteran, legînd între ele diverse puncte vitale ale Capitalei.

— Tovarășe general, îl întrerup, în timpul construcției am auzit tot felul de zvonuri descurajante la adresa temerarilor care au dat Bucureștiului această operă splendidă a ingeniozității lor. Ba că s-au surpat malurile și au îngropat oameni de vii, ba că a pătruns apa prin pereți și a inundat lucrarea, și cîte și mai cîte. Să nu rîdeți, dar mi-a ajuns la urechi chiar și părerea, greu de calificat, că metroului i s-ar fi datorat însuși... cutremurul.

— Le-am auzit și noi, ne-am întristat, dar ne-am văzut de-ale noastre. E bine să se știe însă că n-am avut nici un accident colectiv, pentru că ele au fost prevenite printr-o organizare și disciplină cu care ne mîndrim, nici o surprare importantă, nici o avarie de proporții.

— Un maestru îmi spunea că, la început, cînd nu erați obișnuit cu șantierul, dumneavoastră „faceți caz“ chiar și de o zgîrietură pe care ar fi suferit-o un muncitor, dar că ați lăsat-o mai „moale“ cînd ați văzut că este imposibil să eviți cu totul micile accidente pe un șantier.

— Acel maestru să nu-și facă o socoteală greșită. Nu numai că n-am lăsat-o „mai moale“, cum zice el, dar am devenit și mai sever în această privință și mai tare în convingerea că pot fi evitate chiar și accidentele ușoare, dacă maiștrii, șefii de loturi, șefii de echipă își instruiesc bine oamenii, îi organizează bine și asigură ordinea cuvenită în zona de lucru.

— Prin ce premiere mondiale se remarcă metropolitanul bucureştean ?

— Majoritatea celorlalte s-au construit cu ajutorul specialiștilor străini. Noi ne-am descurcat singuri, cum am putut, uneori bîjbîind, alteori greşind, dar învăţînd „din mers” şi, în cele din urmă, izbutind întru totul. Nicăieri nu s-a lucrat într-un teren atît de greu — nisip şi apă — ca cel în care am lucrat şi lucrăm noi, dar nici într-un asemenea ritm : în mai puţin de patru ani, timp în care am fost serios perturbaţi de cutremurul din martie 1977, am dat în exploatare aproape zece kilometri de linie de metrou.

*

N-am avut ramuri industriale la nivel mondial, ne situam la începutul construcţiei socialiste printre ţările sortite parcă să rămîină pentru totdeauna generoase furnizoare de materii prime şi nimic mai mult. Politica Partidului Comunist Român de industrializare socialistă, elaborată imediat după eliberare, cădea ca sămînţa bună într-un pămînt al făgăduinţei şi n-a întîrziat să rodească, viguros şi îmbelşugat, spre admiraţia lumii. În numai trei decenii, România pătrundea în conştiinţa popoarelor ca ţara cu cel mai înalt ritm de dezvoltare economică şi socială, animată, prin politica sa, de cele mai înălţătoare idealuri de pace, independenţă, colaborare şi dreptate pentru toţi oamenii, pentru toate naţiunile globului. N-am putut construi tractoare, am început această industrie cînd alţii aveau un avans de cincizeci de ani, dar astăzi sîntem între primii trei mari producători de pe piaţa mondială, lăsînd în urmă firme cu vechi tradiţii. Românii au fost printre primii care au extras şi folosit petrolul de care mustea pămîntul nostru, Bucureştiul a fost cel dintîi oraş din lume iluminat cu petrol, dar instalaţiile de extracţie le cumpăram de la alţii cu preţuri uriaşe. Astăzi, utila-

jul petrolier românesc se ridică la aceeași cotă de apreciere precum cel american și sîntem pe locul doi, după S.U.A., în exportul instalațiilor și mașinilor pentru acest sector. N-aveam nici o hidrocentrală, dar în numai trei decenii am barat, pentru a le smulge energia, toate rîurile mari ale țării, impunînd prestigiul școlii hidrotehnice românești în toată Europa. Sînt doar trei sectoare în care am pornit de la zero și am ajuns — prin vrednicia, talentul și puterea de dăruire ale muncitorilor și specialiștilor noștri, ei înșiși creație a socialismului, — acolo unde vor sta negreșit în viitor și alte ramuri ale industriei românești: alături de cei mai buni de pretutindeni.

În construcțiile subterane sîntem, de asemenea, la început. Dar, iată, de la prima încercare am reușit. Nu ușor și nu fără eforturi, dar am reușit singuri, bazîndu-ne pe propriile noastre mijloace și cunoștințe. Metroul se află în funcțiune. Avem, așadar, o nouă școală a științei și tehnicii românești: școala construcțiilor subterane, complexe. Sigur, ea nu s-a dezvoltat pe un teren gol, n-ar fi fost posibilă fără o dezvoltată industrie a construcțiilor de mașini, fără o industrie minieră, electrotehnică, electronică, a materialelor de construcții la parametrii cei mai moderni. În activitatea de cercetare și proiectare, afectată metroului, au lucrat nouăsprezece institute și peste cinci mii de specialiști în diverse domenii, din întreaga țară, iar la realizarea materialelor necesare au concurat sute de mari întreprinderi. „Electroputere” — Craiova a făcut motoarele electrice, Uzina „23 August” din Capitală — scuturile pentru săpăturile în tunel închis, Uzina de vagoane din Arad a construit vagoanele metroului. Numai pentru fabricarea unor întrerupătoare rapide au cooperat trei fabrici mari. E și firesc, pentru că, asemenea tuturor celorlalte mari edificii socialiste, înălțate în anii de după eliberare, și metroul este opera întregului popor,

a mii și mii de bărbați și femei, tineri și vîrstnici, români, maghiari, germani și de alte naționalități, înfrățiți în desăvîrșirea unei Româнии prospere.

★

— Fără îndoială că după treizeci și opt de ani de mili-tărie și la vîrsta pe care o aveți cînd ați fost numit direc-tor vă gîndeți, ca orice om, mai degrabă la ieșirea la pen-sie. Ce sentiment ați trăit, la această a doua chemare, ca să-i spun așa, a destinului dumneavoastră profesional ?

— Sincer să fiu, m-am simțit măgulit de încrederea pe care o avea conducerea partidului în mine. Cine n-ar fi mîndru de aceasta ?

— Vă mai amintiți ziua aceea ?

— Bineînțeles. Era 20 ianuarie 1975. Am pășit în cabi-netul președintelui republicii cu emoție firească, dar și cu irezistibilă curiozitate de a afla pentru ce am fost chemat. Comandantul suprem al armatei, tovarășul Nicolae Ceaușescu mi-a spus simplu și în cîteva cuvinte : „Ne-am gîndit, to-varășe general, că sînteți omul potrivit...“. Am făcut ochii mari, dar mi-am asumat răspunderea și am promis că voi prezenta în cel mai scurt timp propunerile pentru organiza-reia întreprinderii și a șantierului. De atunci, l-am întîlnit foarte des pe secretarul general al partidului, de cele mai multe ori chiar aici pe șantier, unde venea frecvent pentru a ne ajuta să clarificăm complexitatea lucrării, pentru a ne sprijini în depășirea greutăților. Amplasarea fiecărei stații, ca să iau un singur exemplu, a fost stabilită la sugestia sa, după străbaterea cu pasul și nu o singură dată — a întregului traseu, luîndu-se în considerare toate argumentele prezente, dar și cele viitoare, în perspectiva dezvoltării Capitalei.

— Ce v-a necăjit cel mai mult pe șantier ?

— Acest element fundamental al vieții, care este apa. Ea devenise un vis urât pentru toți constructorii. Țîșnește de unde nici nu te aștepti, cu o presiune înspăimîntătoare, punînd în pericol lucrările, utilajele. Solul Bucureștiului e format din aluviuni ale Dunării pînă la cîteva sute de metri adîncime. Sapi și nu dai decît de nisip îmbibat cu apă. Foarte rar întîlnești cîte o lentilă de argilă. În zona de-a lungul Dîmboviței pînzele freatice încep la trei metri adîncime și coboară, suprapunîndu-se în mai multe „Dîmbovițe” etajate, pînă la treizeci și cinci de metri. Cea mai mică dintre ele e cea pe care o vedem noi, curgînd la suprafață. Am putea împodobi Capitala cu fîntîni arteziene, înalte cît blocurile. În condițiile acestea nu s-a mai lucrat nicăieri pînă acum. Constructorii noștri au folosit tehnologii în premieră mondială. Pentru săpăturile cu scutul, ca să iau un singur exemplu, solul trebuie mai întîi înghețat cu instalații speciale și apoi tăiat.

— Cum se împacă directorul general cu... generalul?

— După atîția ani de militarie, vă imaginați că mi-a intrat puternic în reflex modul de comportare militaresc. Știam însă de la bun început că trebuie să depun serioase eforturi pentru a mă schimba. În armată lucram cu ordine, aici cu dispoziții, sarcini, sugestii, indicații sau mai știu eu cum să le zic, ceea ce e cu totul altceva. Uneori, mai greșeam și mă adresam vreunui șef de șantier sau de lot: „Vă dau ordin să faceți cutare lucru”. Să-i fi văzut! Se uitau la mine cu o privire de oameni jigniți. Îmi dădeam seama îndată de încălcarea „democrației” și reveneam: „Vă rog să faceți așa. La sfîrșitul programului îmi raportați de îndeplinire. Adică, pardon, mă informați.”

Oamenii mă înțeleg și-i înțeleg și eu pe ei. Grija mea cea mai mare este de a mi-i apropia sufletește. Cred că n-am jignit niciodată pe nimeni. Aspru, chiar dur, mai sînt, uneori, forțat de împrejurări, dar de jignit nu jignesc, pen-

tru că eu îi respect și-i stimez pe oameni, pe colaboratori. Nu-i bun acel conducător care își umilește subalternii.

— Știți ce părere au ei despre dumneavoastră ?

— Cred că nu prea rea. Altfel, colaborarea noastră n-ar fi dat rezultate atât de bune, zic eu.

— Care sînt constructorii pe care îi țineți cel mai aproape de inimă ?

— Am lîngă inimă mult prea mulți pentru a-i aminti pe toți. Unul dintre ei este chiar dumnealui. L-am mai amintit...

În birou intră un bărbat scund și suplu. Să aibă în jur de cincizeci de ani. Cu fața aspră, încărcată de soarele și vînturile șantierelor, ochii căprui, părul castaniu cu ușoare reflexe argintii, pare mai degrabă un maestru sau muncitor care și-a lăsat pentru cîteva clipe treaba, ca să-i facă o vizită directorului. Dar, nu ! Nu se poate. Intră neanunțat, cred că nici n-a bătut la ușă, se comportă degajat. Îi zîmbește familiar directorului general de cum intră : „S-a făcut“, spune el mulțumit.

Voia să-l anunțe, probabil, că rezolvase o treabă dificilă. „Foarte bine“, îi răspunde directorul. „Mai ia loc puțin și bea și dumneata o cafea cu noi.“ „Mă iertați, n-am timp. Trebuie să fug la stația Izvor. Vine primarul să vedem cum rezolvăm cu cele două familii...“

Omul se retrage discret, cum venise. Directorul îl petrece cu privirea luminoasă, în care se poate citi încîntarea și prețuirea.

— Acesta-i inginerul Popa, directorul nostru adjunct, îmi spune după ce se închide ușa. În el nu-i un singur om. Sînt mai mulți într-unul singur : specialistul, teoreticianul inegalabil, practicianul desăvîrșit, organizatorul meticulos și inspirat, adeptul înflăcărat al tehnicii și tehnologiei de ultimă oră, vizionarul îndrăzneț în construcțiile moderne. Poate exagerez — dar fără puțină exagerare nici ideea n-ar trăi —

întrebându-mă cum s-ar fi construit metroul fără inginerul Popa ? Cînd undeva, nu-i ceva în ordine e chemat el ca să dea soluția. Deseori, în situații critice nu pleacă zile și nopți de pe șantier pînă nu se convinge că totul e pus la punct, că totul va merge strună. La început am lucrat fără proiecte, doar după schițele cu creionul, întocmite de inginerul Popa, la sugestiile tovarășului Ceaușescu. Mergeam simultan cu proiectarea și construcția și n-am dat greș deloc. Acum lucrurile stau altfel. Avem la proiectare un avans confortabil. Dar atunci, în vara anului 1975, făceam încă pionierat. Șeful statului vedea că nu avem în cap toată concepția clară și ne ajuta la fiecare pas în clarificarea celor mai mici detalii. Zilnic se informa de mersul lucrărilor și ne spunea : „E bine așa, mergeți mai departe“, sau, „Nu mi se pare a fi soluția cea mai bună. Mai gîndiți-vă“. Acest mod apropiat de îndrumare ne-a dat un imbold extraordinar, iar inginerul Popa era cel mai solicitat în limpezirea problemelor tehnice.

(În pieptul lui nu bătea însă decît o singură inimă. Și oricît de mare și generoasă ar fi fost, obosise și ea înainte de vreme. La 10 octombrie 1978, într-o clipă de răgaz după sosirea de pe șantier, inginerul Popa a scos mașina din garaj să plece cu soția în oraș. În fața casei, ea și-a amintit că mai trebuie să-și ia ceva din casă și a coborît. N-a întîrziat mai mult de zece minute. La întoarcere, soțul său parcă dormea cu capul pe volan. Cîte metrouri ar mai fi putut construi ?)



Cu un alt prilej, directorul general Constantinescu mi-a povestit cum l-a cunoscut pe inginerul Ion Malcoci, șeful programului complex de cercetare și construcție a metroului, alt colaborator apropiat sufletului său.

— Era inginer-șef la I.T.B. I-am spus că va lucra cu mine la metrou, la care el a avut o replică neașteptată, pe care n-am înțeles-o decît mult mai târziu.

„Eu am făcut liceul militar — mi-a spus el — dar n-am rămas în armată pentru că nici ei nu m-au vrut, nici eu n-am cerut.“

Ce puteam să cred? Mi s-a părut că vrea să spună cam așa: „Uite, oi fi dumneata general, dar eu sînt civil și cu mine să te porți ca atare“.

După un an i-am cerut explicații. Răspunsul lui m-a uimit.

„Știți, la început mi-a fost frică de dumneavoastră.“

„Cum frică?“

„Da, îmi era teamă că nu mă veți înțelege.“

I-am dezmințit pe parcurs această temere, l-am înțeles și-l înțeleg perfect. Dar marele specialist în probleme de automatizare material rulant, care este inginerul Malcoci, autorul moral al vagonului silențios de tramvai, coautor al proiectului vagonului de metrou, omul fără de care noi n-am putea mișca un deget în domeniul cercetării din cadrul întreprinderii, este și un mare timid. Inițial, eu i-am luat sfîciunea drept superficialitate, dar curînd aveam să descopăr că, dimpotrivă, este de o seriozitate și profunzime rar întîlnite. Acum, dacă ar veni la mine și mi-ar spune: „Am nevoie de mîna dumitale dreaptă“, i-aș zice: „Poftim ia-o“, atîta încredere am în caracterul și capacitatea lui.

În privința timidității este însă de nelecuit. Dacă rezistă zile și nopți în șir fără odihnă, la muncă, nu rezistă în schimb la prostia, încăpățînarea și îngîmfarea unor oameni, cu care, vrînd-nevrînd, se confruntă uneori. Atunci, vine la mine disperat, total dezarmat și-mi spune: „Îmi dau demisia“. Eu îmi închipui imediat despre ce poate fi vorba și-i răspund calm: „Dă-ți-o! Stai jos și scrie...“ Se așează și scrie

— am deja vreo cinci demisii de la el — dar îl întrerup după o clipă și-i pun o întrebare, irezistibilă : „Ascultă, ce-ți mai fac fetele ?“

Îndată îl văd cum i se luminează chipul și îi dezvăluie marea lui frumusețe morală — de tată, încărcat de dragoste pentru odraslele lui, pentru familie. Pentru că două slăbiciuni — de ce le-om fi spunînd slăbiciuni, cînd de fapt e vorba de tărie ? — îl domină sufletește și spiritual : familia sa și tehnica. Sînt doi poli între care pendulează existența lui de om și creator.

*

Mi-a răspuns, ori nu, Petre Constantinescu la întrebare ? Mai degrabă nu ; oricum, nu complet. Adresîndu-i-o, i-am oferit doar pretextul de-a vorbi atît de mult despre inginerii Popa și Malcoci. De aceea, am repetat-o :

— Care sînt colaboratorii care vă stau cel mai aproape de inimă ?

La drept vorbind, repetam o gafă. În anii petrecuți pe șantierul metroului, pînă la terminarea primului tronson, generalul a lucrat cu mii de oameni — muncitori, maiștri, ingineri — a învățat de la ei, au învățat de la el, au trăit împreună bucuriile și greutățile, toate succesele și dramele și, negreșit, mulți dintre aceștia stau la inima lui. Dar cum ar putea să-mi vorbească despre toți sau cum ar putea să-i numească doar pe cîțiva pentru a-i lăsa la o parte pe alții ?

Iarnă grea în București, în acest început de ianuarie 1979. Nămeții au trecut de jumătate de metru, viscolul spulberă zăpada și o îngrămădește lângă zidurile orașului. Pentru două zile au fost suspendate cursurile școlilor și ale facultăților. Mașinile și tramvaiele s-au împotmolit la ieșirea din garaje și depouri. Președintele Franței era așteptat într-o vizită la București. Avionul prezidențial s-a rotit vreo oră deasupra aeroportului Otopeni, dar n-a putut să aterizeze. Norii de zăpadă erau prea groși, prea jos, viteza vântului mult prea mare. Se întoarce la Paris. Vizita se amână. „Se va abate și pe la noi viscolul și gerul care au făcut numeroase victime în Polonia, în Germania Federală, Austria, Ungaria, Danemarca?” — se întreabă oamenii. Meteorologii ne încurajează însă. Sîntem în afara direcției curentului polar.

Bine că de data aceasta n-au greșit.

Pe șantierul metroului se lucrează aproape normal. Din coloniile lor apropiate, muncitorii au răzbit destul de ușor pînă la punctele de lucru. În tunel și în instalațiile subterane de călători, ajunge din cînd în cînd cîte o rafală de aer înghețat și, atunci, constructorii își amintesc poate de iernile petrecute de ei în munți, pe șantierele hidroenergetice. Ierni strașnice, siberiene, pe lângă care aceasta nu pare altceva decît o banală și timidă răsfățare a naturii.

E pauza de prînz. În cabina-birou a șefului de lot — lucrări subterane — suspendată pe buza stației de călători „Re-

publică", stau de vorbă cu inginerul Ion Stădulescu și maestrul Ilie Petreanu. Vîntul zgîlțîie ferestrele și fluieră prin crengile plopilor din apropiere, încît dacă nu s-ar vedea peste drum prin cernerea deasă a zăpezii coșurile uzinelor „23 August” și „Republicii”, ne-am putea imagina că sîntem undeva în munți, în împărăția absolută a iernii.

Bem ceai fierbinte și ne adîncim în rememorări. La un birou alăturat lucrează o tînră economistă pentru care nu există nici viscolul de afară, nici focul vioi din sobă, nici ceaiul aburind, nici noi, decît coloanele și cifrele care însumează tonele de oțel-beton, și ciment incorporate în zidurile tunelului. E absolventă proaspătă, fără exercițiul unor astfel de evidențe și îi ghicesc pe chip marea trudă la care o supun cifrele și rubricile ca niște străduțe drepte, dar la fiecare pas întretăiate, ale unui oraș.

— Cine este, după părerea dumneavoastră, tovarășe inginer Stădulescu, cel mai mare miner bucureștean, din toate timpurile ?

— Habar n-am. Nu mi-a trecut niciodată prin minte o asemenea întrebare.

— Eu cred că dumneavoastră sînteți acela.
Cei doi se aștern pe rîs.

— I-auziți, tovarășe inginer ! Înseamnă că sînteți, totuși, cineva în București, îl tachinează maestrul Petreanu.

— Cred că nici nu exagerez prea mult. N-am mai cunoscut alt miner, bucureștean dintotdeauna, cu o contribuție atît de însemnată la dezvoltarea tehnicii miniere. Dacă a existat pînă acum altul, oricum l-ați depășit spectaculos prin ceea ce ați făcut în sectorul miner „Republica”. Vă întreb : v-ați imaginat vreodată, în anii de facultate la Institutul de mine din Petroșani, în anii de muncă în Valea Jiului, sau la Motru, sau chiar în timpul cît ați lucrat la Institutul de cercetări miniere din Capitală, că va veni o zi în care veți face minerit în București ?

— Știu ce răspuns așteptați. Că, într-adevăr, nu mi-am imaginat așa ceva. Ei bine, trebuie să vă dezamăgesc în privința aceasta. Cu mult timp înainte de-a deveni specialist în minerit, pe când eram elev la liceul „Aurel Vlaicu“, vorbeam între noi, adolescenții, despre viitorul metrou, despre metroul la care lucrăm acum. Aceasta se petrecea prin anii 1952—1965 când începuse să se vehiculeze ideea metroului în București, idee pe atunci tot atât de hazardată ca și ideea Canalului Dunăre-Marea Neagră. De netăgăduit, țara nu avea atunci, oricâte sacrificii ar fi făcut, posibilitatea tehnică și materială de-a duce la bun sfârșit lucrări de asemenea amploare. Visătorii îndrăzneți nu lipseau și nu lipsesc deloc la noi. Știam că, într-o bună zi, și metroul și canalul vor deveni realități. Iată această zi. O trăim acum. Deci, vă întreb la rîndul meu, de ce nu mi-aș fi putut închipui că, îmbrățișînd cariera minerească, voi face cîndva minerit în București? Drept să vă spun, eram sigur că voi lucra la construcția metroului.

— Totuși, nu pentru aceasta și nu cu acest gînd ați urmat Institutul de mine.

— Cu siguranță, nu. Nici n-aș putea fixa în timp și în memorie momentul în care m-am hotărît spre acest destin. Cred că amănuntul nici nu mai are importanță. M-a pasionat însă, încă de pe cînd lucram ca tehnician la Institutul de prospecțiuni geologice și geofizice, înainte de facultate, tehnica susținerilor și armăturilor în subteran. Tocmai de aceea, după absolvirea facultății, am început să lucrez în sectorul susținerii miniere din Institutul de cercetări cu acest profil.

— Din cîte am aflat, sînteți în acest domeniu autorul mai multor idei originale care se bucură în continuare de aprecierile cuvenite.

— V-am spus că mă pasionează armăturile subterane. Și acolo unde apare pasiunea, apare și creația. Copacul no-

rocului nu crește decît în ograda bunului gospodar. Vreau să spun că pasiunea pentru anumite îndeletniciri te pune pe muncă, pe cercetare, iar munca și cercetarea te conduc, pe nesimțite, spre idei noi, spre inovație. Pe mine m-a preocupat punerea la punct a unui sistem mai economic și mai sigur de armare în abatajele din bazinul carbonifer Valea Jiului. După căutările și experimentările peste care nu se poate trece, am conceput, proiectat și apoi am aplicat pentru prima dată la noi „tavanul artificial, din plasă de sîrmă în abatajele frontale“, care însemna pe vremea aceea o creștere serioasă a productivității muncii, pentru că întinderea și fixarea plasei de sîrmă, celelalte operațiuni se fac incomparabil mai repede și mai ușor decît armarea cu lemn. E vorba apoi de mari economii de material lemnos, care se știe cît este de scump. O altă lucrare importantă din tinerețe...

— La patruzeci de ani, vorbiți despre tinerețe ca despre o vreme demult apusă?

— Mă refer la prima tinerețe. Acum o trăiesc pe cea de a doua, dacă e să ținem seama de găselnițele filozofice ale celor care vor să se amăgească. Ziceam, așadar, de o altă lucrare, cu titlu de cercetare, și anume susținerea metalică cu stâlpi recuperabili, repede generalizată în toate exploatarea carbonifere. În sfîrșit, cea de a treia inovație consta în conceperea și perfecționarea unor elemente de susținere metalice, recuperabile, pentru armarea suitorilor. Am făcut, de asemenea, parte dintr-un colectiv care a elaborat pentru prima dată în țară tehnologia susținerii mecanizate în minele de cărbuni din bazinul Motru, cu extindere ulterioară în celelalte bazine. Nu vreau să omit o altă inovație la care țin foarte mult, deoarece ea se referă la securitatea muncii în subteran: e vorba de conceperea unor „opritori metalici pentru evitarea desprinderii blocurilor din pereții lucrărilor subterane“ și datorită căreia, acolo unde se folosesc, au fost definitiv înlăturate pericolele de această natură.

Dintr-un dulap, inginerul Stătulescu scoate apoi un vraf de reviste de specialitate. Îmi arată zeci de articole și studii semnate de el, toate avînd ca temă tehnica și tehnologia lucrărilor miniere și care își propun popularizarea și generalizarea celor mai noi și mai eficiente descoperiri în acest sector.

Viscolul nu contenește, izbește cu putere ușile care abia se întredeschid la barăcile vecine, o tablă smulșă de pe un acoperiș zboară dusă de vînt peste bulevardul Muncii ca o cioară împușcată, cu aripile răvășite. Tînăra economistă nu mai e în birou, nici n-am observat cînd a plecat, probabil și-a terminat orînduirea cifrelor pe rubrici și casete și acum a plecat în subteran, în frontul de lucru, pentru cine știe ce clarificare pe concret a datelor scriptice.

— Va să zică, ați venit cu ceva „zestre“ de experiență pe șantierul metroului, constată maistrul Petreanu, numai că aici totul a fost altfel. Aici am luat-o de la capăt și cu învățătura, și cu experiența.

— Așa este, cu cît știi însă mai mult, cu atît înveți și te deprinzi mai ușor cu o tehnică nouă, cu condițiile noi, îl aprobă inginerul. În iarna lui '76 am fost trimis în acest loc să încep lucrarea. Era cîmp gol, plin de gropi și mărăcini. Cei mai mulți dintre oamenii care mi-au fost repartizați erau necalificați, străini de lucrările miniere. În timp ce nivelam terenul, făceam măsurători și săpam, zeci de tineri se calificau sub îndrumarea cîtorva maiștri sufletești. Începutul este întotdeauna greu și rareori plăcut. Am făcut toată organizarea de șantier, am săpat primele puțuri, am lansat în subteran primele subansamble ale scutului cu care urma să se sape tunelul, în așteptarea clipei în care o să trecem la ceea ce ne este nouă minerilor mai drag : lucrările în adîncul pămîntului. Dar cînd toate pregătirile au fost încheiate, au venit alții să ducă lucrarea mai departe. Ce era să facem ? Am ripostat că se cuvine ca noi și nu altcineva

să sape tunelul, dar n-am găsit înțelegere. Ni s-a răspuns că lotul nostru a căpătat deja experiență în lucrările de suprafață și va trebui să rămînem deocamdată la această nouă „specializare“. Maiștrii mei, Dumitru Panaitescu și nea Ilie Petreanu, mi-au zis: „Lăsați, tovarășe inginer, că ne vine și nouă rîndul!“ Ne-am resemnat. Am dat luciul platformei de beton — așa-zisa șa de lansare — pe care abia o turnasem și pe care urma să se monteze scutul, am desenat pe perete conturul tunelului și am scris cu litere mari urarea noastră minerească: „Noroc bun!“ Era în martie 1977. A venit o echipă de la punctul de lucru „Titan“, s-a contopit cu brigada lui Dumitru Galeș și a început săparea tunelului.

— „Noi ce vom face?“ — am întrebat la conducerea întreprinderii.

— „Stația de călători“, ni s-a răspuns.

— „Bine, dar aceasta e treabă de constructori, nu de mineri“, am replicat eu.

— „Oricum, o să vă descurcați.“

Mi s-a închis gura. Sigur că ne descurcăm, dar aveam și noi orgoliul nostru profesional. Orice comentarii erau însă inutile. Știam că uneori se mai întîmplă și așa. Cei dinții care vin înfruntă greul; cei care vin după ei îi critică, le găsesc toate cusururile; pe urmă, cînd greul a trecut, vin cei care primesc răsplata. Dar, logic vorbind, conducerea trustului avea dreptate. Ne familiarizaserăm cu lucrările de suprafață și dădeam mai bune rezultate decît alții care trebuiau să repete ceea ce făcuserăm noi, să bîjbîie cum bîjbîiserăm și noi în căutarea soluțiilor optime. Am trecut de îndată, cu întregul lot, la construcția stației „Republica“. Am săpat și turnat pereții mulați, aducînd-o pînă în stadiul de excavații. Cînd au sosit excavatoriștii, lotului nostru i s-a dat, în sfîrșit, satisfacție: preluam săparea tunelului spre stația „Morarilor“.

— Care este „istoria“ scutului românesc ?

— Să lămurim, întâi, ce este un scut. E vorba de o mașină complexă care sapă tunele, evacuează materialul excavat și armează, înlocuind munca a zeci de oameni. Proiectarea lui s-a făcut de către un colectiv condus de inginerul Carol Dumitrescu de la Institutul de proiectări căi ferate, iar execuția la Uzina „23 August“ din Capitală. Nu trebuie uitat că oameni ai șantierului, între care maestrul Gheorghe Meceșan și inginerul Dorel Ianus, au participat la fabricarea scutului, alături de cadrele uzinei, de la debitarea tablei și pînă la coborîrea și montarea lui în subteran.

— Cine i-a învățat pe mineri să lucreze cu această minunată mașină pășitoare pe sub pămînt ?

— Mai întâi, am învățat noi înșine, mă refer la cadrele tehnice, încă în momentul cînd scutul prototip se afla pe bancul de probe în uzină. Cînd l-am coborît în subteran, eram cu lecția bine învățată. La rîndul nostru, i-am învățat pe mecanici, formînd o echipă de mineri specializați în mînuirea și întreținerea scuturilor. Noi realizăm cu el 1—1,5 metri de tunel pe zi, iar „elevii“ noștri au ajuns la 5—6 metri. Nici în țările cu tradiție nu se merge cu o viteză mai mare.

Luna mai 1977. Moment unic pe șantierul metroului. La punctul de lucru „Republica“ au sosit cadre din conducerea întreprinderii, specialiști și muncitori de la uzina vecină „23 August“, o mulțime de constructori. Se pregătea parcă lansarea unei nave cosmice. De fapt avea să aibă loc, într-adevăr, o lansare. Dar nu spre cosmos, ci în sens invers, spre adîncul pămîntului. Nu a unei nave, ci a minunatei mașini de săpat și armat tunele, numită scut semimecanizat, creație îndrăzneată a specialiștilor și muncitorilor noștri. Aducerea lui din import ar fi costat extrem de mult.

Macaralele de mare capacitate stau pregătite. Lansarea este dirijată de oameni de meserie de la ICSIM. Se dă co-

manda. Ca niște undițe uriașe cîrligele macaralelor agață subansamblele de multe tone și le poartă pe deasupra șantierului spre puțul de coborîre. Apoi le depun ușor pe platforma subterană, anume pregătită. Jos sînt preluate de echipa de montare. Asamblarea începe imediat. Abia după trei săptămîni de muncă continuă, pe schimburi, avea să se încheie lansarea și montarea scutului. Nerăbdarea minerilor de-a începe săparea cu ciudata mașină a luat sfîrșit. Ea era în mîinile lor, era pe mîini bune.

— Al doilea scut ne-am propus să-l coborîm noi înșine în subteran, adică să nu mai chemăm specialiști de la ICSIM, pentru că tot fuseserăm dotați ulterior cu o macara — își amintește maistrul Petreanu. Era în august 1977. L-am montat cu forțe proprii. N-am văzut niciodată atîta tragere de inimă la o mîină de oameni, atîta dorință de a face o treabă aparent peste puterile noastre. Dar numai cine nu-i cunoaște pe maistrul Meceșan, pe inginerii Ianuș și Iliescu (din sectorul „Titan“), pe mecanicul Ion Coman, pe maiștrii Ion Popescu, Ion Stratan, Mihai Tujan, Victor Teodorescu sau pe minerii Augustin Duncă, Ion Vultur, Teodor Grama, pe sudorii Iosif Crețan și Ion Marcu, ar fi crezut că nu ne stă în putință să ducem la bun sfîrșit lansarea și montarea scutului în subteran. Fiecare dintre acești șantieriști și mulți alții au uitat de casă, de masă, de somn, au muncit neîntre-rupț zece, douăsprezece ore pe zi sau pe noapte, cînd le cădea schimbul, pentru ca totul să fie gata la timp. Îmi aduc aminte de inginerul șef cu mecanizarea, inginerul Nicolae Mîndreanu, de maistrul mecanic Nicolae Apostol sau de mulți alții, care nu ieșeau de dimineată pînă seara din subteran, lucrînd cot la cot cu mecanicii, mînuind vinciurile, piesele improvizate, celelalte scule cu ușurința și dexteritatea celor mai buni meseriași. După două săptămîni, cel de-al doilea scut era montat și probele încheiate. Oamenilor noș-

tri le-a fost necesar pentru aceasta, cu o săptămână mai puțin decît specialiștilor de la ICSIM.

— Dar și minerii au lucrat minunat, intervine inginerul Stătulescu. Ei au pregătit faza premergătoare lansării scutului, adică săparea puțului și turnarea radierului din beton. Puțul a fost gata în jumătate din timpul afectat, iar turnarea radierului s-a făcut în patru zile și patru nopți, spre deosebire de alte dăți cînd altor echipe le trebuia o lună de zile. Sufletul acestor lucrări au fost și de data aceasta maestrul miner Dumitru Galeș, șeful de echipă Vasile Goia, venit din Valea Jiului, inginerul Dumitru Enache, pe atunci șef de șantier, frații Gheorghe și Mircea Horodincă, care nu se clineau din tunel pînă nu terminau ce aveau de făcut.

— În privința aceasta, dumneavoastră ați fost în situații mai critice ca ei, intervine maestrul Petreanu. Ați uitat dimineța aceea în care ați ieșit din subteran după ce terminaserăți săparea puțului și v-ați prăbușit la pămînt ? Erați după patru zile și patru nopți de „dormit“ în picioare, jos, în adîncul pămîntului. V-au lăsat puterile, dar numai după ce ați încheiat lucrarea. Dacă nu mă înșel, chiar inginerul Enache v-a dus cu mașina, repede, acasă, pentru că aveai, în sfîrșit, și dumneavoastră, ca și toți ceilalți, nevoie de odihnă.

— Trebuia să ne grăbim pentru că scutul era terminat și urma să fie pus în funcțiune. De aceea, amînam mereu odihna pentru mai tîrziu. Ea n-avea să vină, totuși, prea curînd.

Coborîm să vedem cum se lucrează cu scutul semimecanizat. Din stația subterană „Titan“, apucăm pe galeria din dreapta. Paralel cu ea, la cîtiva metri în stînga, se taie galeria pentru sens invers.

— N-ar putea fi un singur tunel cu două linii de metrou, în ambele sensuri ?

— Cum să nu ? Dar diametrul tunelului ar trebui să fie atît de mare încît la condițiile solului nostru de slabă rezistență, n-ar fi economic.

Ne apropiem de frontul de lucru. Reflectoarele dispuse din loc în loc ne luminează drumul.

— Cum reușesc minerii să urmeze, cu exactitate de centimetri, direcția de mînare a tunelului ?

— Destul de simplu. Se ghidează după măsurătorile topometriștilor. Dacă aceștia ar săvîrși o eroare oricît de mică, galeria n-ar mai ieși unde trebuie. Vă dați seama ce catastrofă ar fi. Toată lucrarea s-ar reface, de-acolo de unde s-a greșit măsurătoarea. Din fericire, n-am avut pînă acum asemenea surprize. Dar, iată-l pe șeful topometriștilor.

Ne apăruse în cale un bărbat înalt, cu părul blond spre argintiu, ieșindu-i de sub casca de protecție. Privirea ochilor de un albastru intens pare puțin încruntată. Facem prezențările.

— Inginer Romulus Fornoga, se recomandă el.

— Aveți ceva pe suflet, observă inginerul Stădulescu.

— Așa-i. M-a necăjit rău un om. Mi-e necaz însă pe mine, mai mult decît pe el, pentru că m-am lăsat înșelat de vorbe microase. N-am pătruns cum ar fi trebuit în caracterul lui.

Aflăm povestea minerului cu pricina. A venit din Valea Jiului :

— „Aș vrea să-mi însoriu și eu numele în cartea de onoare a constructorilor metroului. Știu meserie cît trei, am putere cît șapte, vă rog să mă repartizați la cel mai greu loc de muncă. Să le arăt la toți ce înseamnă un miner cu experiența Văii Jiului“.

Cam așa i-a vorbit inginerului Romulus Fornoga, șeful serviciului topometric și secretar al comitetului de partid pe întreprindere. Omul era chipeș, spilcuit și nu lipsit de istețime. I s-a dat crezare. A fost încadrat nu la cel mai

greu loc de muncă, ci la unul obișnuit. La prima adunare generală a organizației de partid a luat și el cuvântul. Nu la început, ci mai la urmă ca să nu pară că e lipsit de modestie. A vorbit frumos, cumpătat, mai mult despre impresiile de început pe șantier, apoi cu abilitate oratorică a întors-o spre aspectele critice pe care le-a constatat „în puținele zile“ de când făcea parte din „acest imens colectiv“. Își îngăduie și câteva propuneri pentru „mai buna organizare a muncii“ în sectorul lor. Propuneri destul de bune, acceptate. Comuniștii l-au adoptat fără rezervă, ca pe un om integru. I-a câștigat pe toți, încă de la prima întâlnire, de la prima luare de cuvânt.

— „E serios și bine pregătit...“

— „Știe ce vrea, asta e...“

— „Școala Văii Jiului înseamnă ceva...“

Cam așa vorbeau, între ei, cei care îl ascultau.

— „Ar fi bun de șef de echipă“, își dăduseră unii cu părerea.

A fost numit șef de echipă. După patru luni de muncă, s-a prezentat la șeful șantierului. L-a convins că lui de fapt i s-ar cuveni o încadrare superioară.

— „Merită — își spuneau ortacii. A obținut rezultate bune. Se vede că știe meserie“.

După cîtva timp au avut loc alegeri într-o organizație de partid nou constituită.

— „Cine ar fi cel mai bun în birou“ ?

— „Păi, cine altul decît omul nostru chipeș și bun orator, cu școala și experiența minerească“, și-au dat alții cu părerea.

A fost ales. N-a lăsat să treacă prea multe zile de la eveniment. S-a prezentat la comitetul de partid.

— „Aș vrea să fiu mutat dincolo..., îi spunea el secretarului, pentru că am o idee tehnică pe care numai acolo o voi putea aplica“.

În realitate, dumnealui voia un loc mai cald, după cum s-a dovedit mai târziu. Peste câteva zile a bătut iarăși la ușa comitetului de partid.

— „Știți, am nevastă și doi copii, aș vrea să-i aduc aici. Vă rog, dacă s-ar putea, să mi se dea un apartament corespunzător.“

I s-a dat destul de repede, înaintea altora care ar fi avut prioritate. Nici nu se mai interesa nimeni de comportarea lui la locul de muncă, nici nu se aflase la timp că trage chiulul, lipsește, vine uneori beat la muncă. Acum, ce să vezi? — îmi explică inginerul Fornoga tulburarea de pe chip. Vine acest nerușinat la mine și-mi spune că are nevoie de o garsonieră.

— „Ai primit, din câte știu, un apartament foarte bun“, îi zic eu.

— „Da, dar stă familia în el. Mie îmi trebuie o garsonieră unde să stau cu soția de a doua, pentru că m-am despărțit de prima“, zice.

— „Cum, te-ai despărțit? Când te-ai despărțit?“ — îl întreb.

— „Păi, m-am despărțit și gata. Mi-am luat săptămîna trecută alta. Stăm cu mamă-sa, dar vreau să am căminul meu“.

Parcă m-a pocnit cu o piatră în cap. Auzi? Omul nostru, pe care l-am scărpinat între coarne vreme de câteva luni, și-a lăsat nevasta cu doi copii și și-a luat alta. O pierde-vară cu vreo douăzeci de ani mai tînără ca el, care, ce și-o fi zis? „Poate pun mîna pe o garsonieră“. Mi-a venit să-l iau de guler și să-l azvîrl afară din galerie. Cum dracu ne-am lăsat cu toții îmbrobodiți de un asemenea șmecher? Ăstuia nu-i arde de muncă cum nu-mi arde mie să fac acum o baie în Dîmbovița înghețată. Dar și noi sîntem grozavi. Știm, teoretic, foarte bine că nu trebuie să ne uităm în gura omului, ci în sufletul lui, să nu ne uităm la haina omu-

lui, ci în adîncul ochilor lui, dar în viața de fiecare zi uităm ușor această înțelepciune.

Îl lăsăm pe șeful topometriștilor să-și descarce nervii, apoi îi spunem că vrem să vedem scutul în acțiune. Ne însoțește. După vreo cincizeci de pași ajungem.

Mă așteptam să aud zgomotul motoarelor, dar în galerie e liniște. Scutul este un mastodont de oțel cu motoare silențioase, de fapt o uzină în miniatură care face operațiunile de tăiere și armare, adică munca a două echipe de mineri. E ora la care se schimbă mecanicii. De față sînt Ion Mihai, venit de la Uzina de cinescoape, Ion Popescu, Traian Marinău, Cornel Zăinescu, tehnicianul Gheorghe Chelu.

— Ei îl conduc, ei îl întrețin, ei confecționează chiar și unele piese de schimb, îi laudă inginerul Stătulescu. Țin la acest utilaj ca la propria lor mașină. Merge ca un ceasornic, de cînd l-am pus în funcțiune. Nici o defecțiune, nici o staționare. Și asta numai datorită, cum spuneam, minerilor care îl au în primire.

Caut cu privirea volanul de la care mecanicul conduce utilajul. Dar scutul funcționează pe alte principii. Mecanicul stă la un pupitru de comandă, dirijîndu-l prin jocul preselor. Tunelul tocmai face o curbă.

— „Presele 1-20“, aud o comandă...

Sîntem exact sub bulevardul Leontin Sălăjan. Deasupra noastră gonesc mașinile.

— „Am înțeles ! Presele 1-20“, îi răspunde mecanicul de la pupitru.

Inginerul Stătulescu mă face să înțeleg.

— Cel care a dat comanda este topometristul. Îl cheamă Nicolae Berbeli. Unul dintre cei mai buni și mai vechi de pe șantier. El i-a învățat pe mecanici dirijarea preselor. La indicația lui, mecanicul acționează presele respective. Ele pătrund în stratul de pămînt cu o presiune uriașă, cu care îl dislocă. Apoi, minerii cu lopețile îl aruncă pe benzile

transportoare. La capătul acestor benzi sînt vagonetii, în care se încarcă materialul excavat.

Urcăm pe „puntea“ mastodontului. Pipăi solul prin care se deschide tunelul. Nu-mi vine să cred. E un nisip atît de fin încît mi se pare că țin în pumni sare fină. Tunelul se sapă printr-un deșert de nisip. Îmi străfulgeră prin mințe întrebarea dacă nu cumva, cu mii sau milioane de ani în urmă, cîmpia Bărăganului și a Burnasului n-au fost un deșert sterp peste care erele au așternut stratul de sol vegetal. Dar nu. Pe acest loc a fost o mare, spun specialiștii, iar noi umblăm acum, tăcuți și gravi, pe fundul acelei mări demult secate și-l răscolim după voia și fantezia noastră. În această pașnică răscolire, deseori, constructorii se mai întîlnesc cu marea aceea, pentru că apele ei n-au pierit cu desăvîrșire. O parte s-a evaporat și s-a lăsat purtată odată cu norii peste întinderea globului, iar ce a mai rămas s-a ascuns în straturile inferioare ale albiei sale de nisip. Cînd sondele sau buldozerele o tulbură din liniștea ei împietrită, se mînie și răbufnește vulcanic spre spațiile libere. Atunci constructorii nu o iubesc, ea devine dușmanul lor și o blestemă ca pe o nenorocire.

— Nu-i solul peste tot așa, îmi temperează mirarea un tînăr miner.

E Dumitru Ciobanu, șef de echipă, venit aici ca atîția alții, după ucenicia pe Argeș și pe Lotru.

— Uneori dăm peste bolovăniș, alteori peste argilă, pe care o străpungem cu pikhamerele, dar nisipul, saturat de apă, predomină. Pentru a-l putea tăia, uneori îl înghețăm mai înainte cu instalații speciale, dar se pare că totuși metoda epuismenului, adică a evacuării noroiului, e mai rentabilă la condițiile noastre și mergem mai mult pe această soluție.

Scutul înaintează încet dar ritmic. La intervale exacte, o macara din interiorul lui ridică cîte un bolțar din beton

armat și-l fixează, prin îmbucare în coadă de rândunică, alături de ultimul inel. Armarea se face din mers. Mai mulți bolțari încheie un inel pe diametrul tunelului.

— De ce îi spuneți „scut semimecanizat“ ?

— Pentru că nu-i mecanizat decît pe jumătate. Adică, reia mecanicul, presele lui pătrund în sol, dar de tăiat și încărcat îl taie și-l încarcă minierii. Ne veți întreba : „De ce nu l-ați făcut mecanizat ?“ „Uite de ce. Pentru că în solul afinat, cum e acesta, dă rezultate mai bune scutul semimecanizat, deoarece menține în frontul de lucru o presiune constantă. Vreau să zic că prin menținerea acestei presiuni constante, pe care scuturile mecanizate nu o pot păstra, se evită tasările și chiar prăbușirile de teren.“

Inginerul șef al șantierului, Dorel Ianuș, cel despre care, cînd vorbesc, constructorilor li se luminează fața, ține să-mi facă o scurtă prezentare a existenței scuturilor pe șantierele noastre.

— Încă prin 1963 profesorul universitar, specialist în hidraulică, Veceslav Harnaș, mare iubitor de albine — după cum știți este președintele Apimondiei, o mîndrie pentru țara noastră — a construit un scut mecanizat cu care s-au săpat mulți kilometri de canale în Capitală. Acest scut al profesorului Harnaș ne-a trezit interesul pentru folosirea lui în lucrările subterane, adică i-am văzut avantajele. Trei ani mai tîrziu am importat din Anglia primele scuturi. Ele ne-au stîrnit și mai mult ambiția de a face și noi asemenea utilaje. Unii se îndoiau că reușim și erau de părere să mergem în continuare pe importuri. Dar îndrăzneții nu ne-au lipsit nici de data aceasta, și n-au lipsit nici cei care le-au dat îndrăzneților aripi, încurajîndu-i și sprijinindu-i. După ce am reușit, cine erau cei care își căutau merite false, cine erau cei care încercau să iasă în față ? Chiar aceia care ne descurajaseră la început. „Păi, nu vă spuneam noi că se poate ?“, cutezau s-o întoarcă. E bine, e omenește să-i dai omului, dacă

poți, aripi să zboare, iar dacă nu poți, măcar nu i le reteza și cele pe care le are. Rămîn la convingerea că dacă secretarul general al partidului nu s-ar fi îngrijit cu atîta osteneală de bunul mers al treburilor pe șantier, dacă nu ne-ar fi insuflat atîta încredere în puterile și capacitatea noastră, metroul nu s-ar fi construit atît de lesne și într-un ritm atît de rapid. Scutul este și el un rezultat al acestui imbold. Primul a ieșit din fabricație în 1977 pentru ca acum, la începutul lui '79, să avem pe șantierul metroului șase scuturi semimecanizate. Spectaculozitatea lor constă — spre lauda celor care le-au creat — tocmai în simplitatea constructivă și eficiența lor în frontul de lucru.

Urcăm scările improvizate spre suprafață. Dintr-un radio-receptor portabil, aflat prin apropiere, răzbește pînă la noi vocea crainicului. Vorbește despre constructorii orașului Zimnicea. Maistrul Ilie Petreanu devine atent.

— Bătrînul meu oraș reîntinerește. După cutremur am crezut că va deveni un loc pustiu. Acum e mai plin de viață ca oricînd.

— Bine, nea Ilie, dumneata ești zimnicean, ți-ai petrecut copilăria și tinerețea acolo — i se adresează, glumind, inginerul Stătulescu — ești legat sufletește, va să zică, de acest oraș și, totuși, cînd ai auzit că s-a hotărît reconstrucția lui n-ai alergat acolo să pui umărul. Așa, măcar, din patriotism local.

Maistrul Petrean îi înțelege gluma și-i răspunde pe aceeași strună.

— Mi-e plină inima de acest „patriotism local“, tovarășe inginer, aș fi vrut să fiu printre constructorii noului oraș, dar din cîte știu nu de mineri este nevoie acolo. Pe de altă parte, mi-am dat seama că n-o să vă puteți descurca aici fără mine...

Rîd amîndoi de acest schimb de replici, retrăind poate în intimitatea lor lungile zile și lungile nopți petrecute îm-

preună pe șantier, sprijinindu-se unul de celălalt, în momentele în care puterile începeau să-i părăsească, insuflându-și unul altuia curaj și încredere, pecetluind camaraderia a cărei frumusețe adevărată nimeni n-o cunoaște atât de bine ca minerii și constructorii.

— Când v-a fost cel mai greu, tovarășe maistru Petreanu? Nu-mi răspunde dintr-o dată. Pășim mai departe, ocolind bălțile șantierului și-i aștept răspunsul. Îl simt căutând în jurnalul nescris, de inimă, răsfoidu-l filă cu filă. Iată-l încă în timpul războiului, tânăr miner la Exploatarea minieră Șotînga.

O viață de om petrecută în abatajele cu cărbune, pînă în 1973 cînd a fost trimis pe Lotru.

— Cred că acolo mi-a fost cel mai greu, încearcă el în scotocirea gândurilor amintirile care nu se uită. Negreșit că da. Îmi era teamă de viiturile mari de apă. Furtunile și ploile ne distrugau căile de acces, ne izolau complet. Zile la rînd nu puteam fi aprovizionați cu alimente proaspete. Mîncam atunci conserve și pîine uscată. Sub munte lucrurile mergeau mai bine ca afară. Am săpat galeria „Bistricioara” spre Horezu, pe sub muntele Petriman, într-un timp record. Eram ajutor de șef de lot. A fost un mare succes. După un succes ca acela, uiți toate necazurile de mai înainte. Nici nu ți le mai aduci aminte. După aceea, în 1976, am venit la metrou... Ba nu. Aici mi-a fost cel mai greu, reia după aceea. Aici, pentru că totul era nou pentru mine ca miner: pereții mulați, sistemul de excavare, siguranța în montarea inelelor, înaintarea cu scutul semimecanizat. Momentul cel mai dificil a fost montarea bloctaturilor, adică șinele pe care alunecă scutul pînă intră în masiv. N-am mai făcut așa ceva. Ele trebuiau fixate în beton armat pe aliniamentul strict al tunelului. O abatere de cîțiva milimetri ar fi condus la abaterrea tunelului de la direcția stabilită. Ne-au trecut toate nădușelile de emoție pînă ce măsurătorile finale ne-au con-

firmat că am scos aliniamentul perfect. După această primă experiență puteam monta blocstaturile cu ochii închiși.

— Sînt de aceeași părere, nea Ilie, îl tachinează prietenește inginerul Stătulescu. Dar, ia povestește dumneata întîmplarea aia cu automalaxorul care era să se răstoarne în calea trenului.

Maistrul Petreanu prinde culoare în obraji.

*

...În apropierea liniei ferate care leagă Capitala de Oltenița se construiește o cantină. Cîteva echipe tocmai toarnă fundația care merge paralel cu linia ferată. A sosit automalaxorul încărcat cu beton. Începe turnarea. În clipa aceea, pămîntul, îmbibat cu apa ploilor, care căzuseră vreme de o săptămîină, cedează, automalaxorul începe să se încline spre linia ferată. Roțile se cufundă în terenul desfundat. Răsturnarea nu mai poate fi oprită. Dar mașina se oprește singură, în poziția înclinată. Roțile au ajuns la teren solid. Maistrul Petreanu, ceilalți constructori știu că trebuie să sosească trenul de Oltenița. Atunci, vibrațiile din sol, provocate de viteza trenului, vor provoca, oricum, răsturnarea.

Betonul nu mai poate fi evacuat în această poziție. Automalaxorul s-a oprit. Mult sînge rece îi trebuie maistrului Petreanu în această împrejurare. Dar bine că nu-i lipsește.

*

— Nu aveam cu ce s-o redresăm — povestește el — pentru că, încărcată, mașina are peste zece tone. Am luat două buldozere cu cabluri puternice și am îndreptat-o, iar cu alt buldozer am tras-o înapoi. Șoferul, Ilie Șerban, n-a coborît. Îi era teamă să n-o dezechilibreze și mai mult. Sudorea îi năpădea fruntea de spaimă. Pe mine însă groaza era cît un bivol. Pentru că eu răspundeam de tot ce se în-

timplă. Inginerul Stădulescu era undeva prin apropiere, dar nu l-am chemat. Îmi era rușine. Eu trebuia să prevăd eventualitatea cedării terenului din preajma liniei ferate. În sfârșit, buldozerele s-au pus în mișcare. Unul dintre ele îi menținea poziția, iar celelalte două o trăgeau. Dinspre Oltenița se auzea fluierul trenului de ora paisprezece și treizeci și cinci. Trenul a trecut pe lângă noi, cu viteza lui normală. Băieții, ca de obicei, au făcut semne de salut, cu mâna, călătorilor din vagoane...

— Ce experiență de viață ați câștigat pe acest șantier?

— Aș zice că marea corectitudine. Aceasta e o lucrare care nu suportă nici o greșală.

— Care este omul din subordinea dumneavoastră căruia ați vrea să-i semene toți ceilalți?

— Cred că șeful de echipă, Ion Marcu. A venit de pe Lotru, cu ceilalți mineri. Cum să spun? E foarte vrednic, foarte tenace. N-ar putea pleca acasă înainte de-a termina treaba începută, nici dacă ar auzi că îi arde casa. E un om care, atunci când stă, spune că e bolnav, suferă. Are doar 28 de ani. E și un camarad adevărat, gata să-și dea și cămașa de pe el pentru a ajuta un coleg. Nu câștigă mai mult ca ceilalți, dar se chivernisește mai bine, are întotdeauna bani ca să-i împrumute pe cei care îi cer. E veșnic nesătul de învățătură. Pe Lotru, făcea zilnic mulți kilometri pe jos pentru a urma liceul seral la Voineasa. E singurul miner cu liceu din formație. Tot din dragoste pentru meserie a urmat, în Valea Jiului, un curs de salvatori-mineri. Poate s-a gândit că s-ar simți vinovat dacă vreun ortac al său ar fi în primejdie și el nu l-ar putea ajuta. Are treizeci și cinci de oameni în echipă, dar el muncește mai mult ca oricare dintre ei, deși, ca șef de formație, nu-i obligat să stea permanent în frontul de lucru. Știe să-și organizeze munca și locul de muncă, în așa fel încât nimic să nu-i lipsească echipei. Când

Îl întâlnești după programul de lucru, zici că e student, așa de curat și îngrijit se poartă. Nici n-ai bănuî că abia a ieșit din subteran, că abia și-a lepădat salopeta murdară de noroi. Așa cum se poartă și muncește el, așa îi învață și le pretinde să se poarte și să muncească și ortacilor lui. Pentru că-i bun la suflet, ca și la judecată. Mereu îmi zic : ce minunat ar fi să avem pe șantier numai oameni ca el sau ca ceilalți care îi seamănă !

S-au stins ultimele lumini din ferestrele caselor din Grozăvești. E târziu și afară viscolește. Nici studenții din căminele învecinate nu mai zăbovesc în tovărășia cărților, nici clipocitul Dâmboviței înghețate nu se mai aude. În bărcile constructorilor nefamiliști ai metroului, montate în apropierea ultimei stații de pe acest tronson, forfota s-a potolit demult. Băieții din schimbul doi s-au culcat, obosiți, cei din schimbul de noapte au coborât în fronturile de lucru din subteran.

La etaj doar, în dormitorul „albastru”, nimeni nu doarme. Stau toți pe întuneric, sub păturile călduroase și ascultă o poveste. Pe rînd, seară de seară, fiecare dintre ei trebuie să povestească întâmplări din viața lui sau a altora, de pe șantierele unde a umblat sau din satul natal, povești noi, ori povești vechi, trăite sau auzite, numai să nu fie din cărți și să nu fie cunoscute.

— În seara asta, Uibar, este rîndul tău, spune careva și liniștea se lasă îndată în toată încăperea.

Dinspre fundul dormitorului, cel chemat își drege glasul, tușind ușor și începe așa...

După cum știți, eu sînt din Maramureș. O poveste de prin părțile noastre vreau să vă spun. O poveste adevărată despre un constructor de case, case mîndre din lemn, cum nu se mai fac astăzi, dar care multă vreme au stat de fală satelor pe unde umbla și construia marele meșter. Nici una nu semăna cu alta, dar toate se cunoșteau că ieșiseră din

mîinile și din securea lui. Aveau o anume măreție și seninătate, de parcă toată lumina zilei o adunau în ferestrele lor. Nu erau nici prea mari, nici prea mici, potrivite cum nu se poate mai bine cu nevoile gospodarului. Cînd te uita la ele, privirea ți se odihnea bucuroasă pe acoperișurile de sindrilă, avîntate spre cer și pe stîlpii pridvoarelor ciopliți în șase fețe și împodobiți în creștături. Ai fi zis că te îmbie să le treci pragul și să dai binețe fericitelor gazde. Pentru că în casele ridicate de el se știa că va sălășlui fericirea și buna înțelegere. Nu se tocmea să construiască nici la cei răi, nici la cei bogați, lucra numai din plăcerea de-ai ajuta pe săraci.

Venea în ograda gospodarului și cîteva zile nu făcea altceva decît urmărirea mersului soarelui și a umbrelor, direcția vînturilor și bătaia ploilor și numai după aceea fixa poziția casei. Cu fața și ferestrele spre răsărit și miazăzi, să primească în odăi lumină și căldură cît e zina de mare, să fie ferite toamna și iarna de ploile piezișe și viscoalele aspre. Alegea apoi lemnul după trebuințe ; care pentru stîlpi, care pentru grinzi, care pentru pereți și cîpriori, după o știință numai a lui. „Dacă talpa e bine făcută, din lemn drept și sănătos, doborît pe ger din partea cea mai înșorită a pădurii, spunea meșterul, dacă e bine cioplită și bine încheiată, atunci casa nu va avea niciodată moarte.“ Vorbea despre talpa casei ca despre reazămii lumii. Undeva, la capătul tălpii, într-un loc ascuns, el făcea cu securea două creștături verticale și alăturate și încă una, împreunîndu-le orizontal deasupra ca un arc de triumf sau ca o poartă a sărutului. Era semnul lui de meșter constructor.

Toată viața n-a cioplit altceva. Urca odată cu casa, așezînd sub el lemn după lemn pînă ce ajungea sus în vîrfii acoperișului. Atunci și casa era gata. Cobora apoi, după săptămîni de trudă, și se așeza în fața ei și o privea ceasuri în șir, în tăcere adîncă. „De ce te uiți la ea cu atîta luare

aminte ?, îl întrebau oamenii, și el le răspundea, ca într-un legământ cu el însuși : „Ca s-o pot uita și nicioînd să nu mai fac una la fel“. Așa și era. Nici o casă cioplită și ridicată de mâinile lui nu semăna cu alta și nimeni n-ăr fi putut spune care dintre ele e mai frumoasă și mai arătoasă.

Pe timp ce îmbătrînea, meșterul se grăbea tot mai mult, avea tot mai mare spor, de parcă întinerea ca Făt-Frumos din poveste. „De ce grăbești așa ?“, îl întrebau oamenii, și el le răspundea : „Pentru că mi-a mai rămas prea puțin timp și prea multe case de construit“.

În nopțile de vară dormea sub cerul liber, pe micul lui șantier, cu privirea cufundată printre stele, potrivindu-și în gând viitoare case. Nimeni nu știa că, de fapt, el nu doarme cu adevărat, ci construiește fără odihnă. Toate gândurile lui erau pline cu case, orînduite frumos în lunci și poieni, pe sub nuci bătrîni și în livezi cu pruni, pe culmi liniștite de dealuri, între răsărituri și apusuri de soare și lună. Cu nimeni nu vorbea despre casele lui viitoare și nu-i spunea nimănui dinainte cum va arăta casa pe care avea să i-o facă. Credința lui aceasta era, și cu această credință lucra, că fiecare casă pe care o visează și pe care o înalță, el o dăruiește oamenilor ca pe un dar de inimă, ca pe un dar cu care s-a îndatorat față de ei, pentru toată viața.

De la o vreme, însă, lumea a început să se schimbe. Casele din piatră și din cărămidă, cu fundații din beton și fără tălpi, luau locul celor din lemn, iar bătrînul meșter rar mai găsea de lucru în meseria lui. Numai că și casele din piatră și cărămidă aveau nevoie de acoperiș și nimeni nu se pricepea mai bine ca el la această treabă. „Dacă acoperișul e bine făcut, căpriorii temeinic legați între ei, spunea meșterul, casa nu va avea nicio dată moarte. Acoperișul pentru casă e ca cerul pentru pămînt“. Oamenii știau cîtă dreptate era în vorbele lui.

Nu mult după aceea, iarăși s-a schimbat ceva. Începuseră să se construiască case cu etaje și, în loc de acoperișuri, terase drepte, largi. Bătrînul meșter se uita în jurul lui și vedea numai ziduri reci de beton și credea că nu-i decît un vis urît, un coșmar care se va spulbera ca o ceață la răsăritul soarelui. Dar în adîncul sufletului înțelegea că își terminase de-acum treaba pentru totdeauna, nimeni nu mai avea nevoie de securea și meșteșugul lui.

Abia acum a băgat de seamă că a umplut satele din jur cu case pentru veșnicie, numai pentru el nu și-a făcut o casă. Poate nici n-a avut trebuință de ea pînă acum, căci viața lui s-a petrecut trecînd de pe un șantier pe altul, de la o casă la alta, ca un aducător de daruri și fericire pentru alții. Oamenii, luați cu multe treburi, prinși cu ale lor, au uitat că meșterul n-avea casa lui și n-avea unde trage, acum la bătrînețe. Unii l-au chemat să rămînă la ei, dar el le mulțumea din cap și se zăvora în gîndurile lui.

Într-o zi și-a luat securea și s-a dus în pădure. A străbătut-o în lung și în lat, făcînd cîte un semn ușor pe arborii care îi plăceau. „Acesta-i pentru talpă, acesta pentru grindă, cel de colo pentru cornișe, ăștia pentru pereți și ăștia pentru acoperiș.“ A început să-i doboare, la timpul potrivit din iarnă, cînd seva copacilor e înghețată sub coajă, cînd rădăcinile dorm în pămînt. Primăvara, de cum s-a făcut ziuă, s-a apucat să-și ridice o casă de lemn pentru el. Lucra din zori pînă în noapte și noaptea pe lumina lunii și a stelelor, lucra și casa creștea ca din pămînt. Micuță, ca o jucărie, cu pridvor și stîlpi ciopliți în fețe și înfloriți în creștături, cu două ferestre ca doi ochi de soare, cu acoperișul înalt, avîntat spre cer. Oamenii se opreau în drum și-l priveau cum muncește, se minunau de frumusețea casei și se întrebau: „Pînă unde vrea bătrînul să ajungă cu acoperișul lui, iată a trecut de coroana nucilor,

e aproape de vârful plopilor și tot îl mai înalță și nici măcar scară de coborîre nu și-a făcut?" Bătrînul nu-i auzea și nu le răspundea. Urca mai departe cu acoperișul casei, un acoperiș cum nu mai înălțase, mai sus de vârful plopilor, mai sus de casele de piatră și cele cu etaje, de unde să-și poată privi în voie tot ce construisese de-a lungul vieții lui.

În dimineața zilei următoare, oamenii din sat au văzut casa gata. Împrăstia lumină și miros de rășină, din șindrila albă, de curînd cioplită. Numai pe bătrînul meșter nu-l vedeau nicaieri. L-au căutat peste tot și l-au strigat, dar el nu se arăta și nu răspundea. Parcă îl absorbise vîzduhul, de pe cel mai înalt acoperiș cu care s-a ridicat vreodată deasupra pămîntului...

Cîteva clipe, în dormitorul constructorilor, tăcerea adîncă n-a fost de nimic tulburată. Apoi, într-un tîrziu, cineva vorbește.

— Mă cheamă Paulin Olimpiu și sînt din părțile Hațegului, dintr-un sat de pădureni, unde portul și obiceiurile dacilor sînt poate cel mai bine păstrate. Dar povestea pe care vreau să v-o spun n-are nici o legătură cu strămoșii, poate doar dragostea ce-au moștenit-o pădurenii noștri pentru cai, căci despre un mare iubitor de cai și mare gospodar vreau să vă vorbesc. El a trăit cu multă vreme în urmă, dar oamenii cei mai bătrîni și-l amintesc și astăzi.

Omul acesta, Simion îl chema, moștenise o herghelie destul de mare de la părinții lui, pe care și-o mărise mereu, dar numai din prăsilă proprie. De aceea și caii semănau toți unul cu altul, negri ca tăciunele, cu stea albă în frunte și cu copitele din urmă de asemenea albe. Ambiția lui de-o viață era să ajungă la o sută de cai. Se apropiase de multe

ori de sută, dar n-o atinsese niciodată. Ba se întâmpla să dea o boală, ba lupii sau urșii să spintece câțiva dintre ei, ba, speriați, să cadă în vreo prăpastie și, ca un făcut, suta nu se îplinea. De multe ori ajunsese la nouăzeci și nouă dar al o sutălea se naștea mort. Omul înnebunea de ciudă și de neputință. Își ocăra slugile, le sporea numărul, făgăduia daruri mari când se va naște al o sutălea mînz, nici ei nu mai știau cum să îngrijească mai bine herghelia, dar în zadar. Într-o zi, Simion l-a chemat la el pe cel mai bătrîn dintre slujitori și-l întreabă :

— „Ce zici că trebuie făcut ?“

— „Slujbe, stăpîne. Slujbe și descîntece de vrăjitorie, pentru că pe casa ta e un blestem. Mintea mea nu poate vedea altminteri“, și-a dat, credincioasa slugă, părerea.

Simion n-avea altceva de făcut decît să încerce și acest sfat. L-a chemat pe preot să facă slujbe în grajduri pentru alungarea dubului rău și a blestemului, să binecuvînteze animalele. Babele vrăjitoare au cîștigat și ele cîte un ban din nenorocirea lui. După toate acestea, aștepta să se întîmple minunea. Dar minunea nu se arăta. Pentru luna florilor trebuiau să fete cinci iepe. Dacă nici un rău nu s-ar fi abătut peste herghelie, bucuria și liniștea ar fi coborît în sufletul și casa lui Simion. Dar, cu cîteva zile înainte de a se împlini sîrocul primei iepe, într-o noapte cu furtună, un trăznet a căzut peste grajdul cailor. Pînă au alergat slugile să scoată animalele, cîteva dintre ele arseseră de vii. Simion a chemat preoții din toate satele din jur și a mai plătit un rînd de slujbe și rugăciuni în altare. Îmbătrînea de ani, se apropia de sută și căzuse la pat. Cel mai mult nu-l doborau anii și boala, ci durerea și neînțelegerea nenorocirii. S-a spovedit el însuși, și-a dat în grija bisericii toate păcatele pe care le credea păcate, dar blestemul se lipise parcă de casa lui ca lutul de perete.

Trecuse vara și speranțele îi reveniseră. Nu s-au mai prăpădit alți cai și în curînd trebuiau să fete alte cîteva iepe. Așa a fost. Pe la culesul viilor, cînd începuse să cadă bruma și îngrijitorii se pregăteau să coboare herghelia din poienile munților, o iapă aduse pe lume o mînză albă ca spuma laptelui. În sfîrșit, herghelia se rotunjea la o sută de cai. Mînza era de o frumusețe nemaivăzută și ca un semn bun. Îngrijitorii spuneau că e lucru dumnezeiesc, căci pînă atunci nu se mai născuse nici un mînz de altă culoare, decît negru, cu stea albă în frunte, ca părinții lor. Slugile mai tinere însă știau că iepele lor s-au învăluit pe cîmp și cu alți armăsari, oricît s-ar fi îngrijit ei să le țină departe de corcături. Ba unul susținea că mînza seamănă, cum nu se poate mai bine, cu unul dintre armăsarii notarului din satul vecin, care păscuseră o vreme prin apropierea pășunilor lui Simion.

„Oricum, spune bătrîna slugă, e o mare bucurie pentru stăpînul nostru și trebuie să-l înștiințăm cît mai iute cu putință.“

Îl cheamă la el pe feciorul cu care slujea și-i spuse ce are de făcut :

„Ia-l pe Flacăra munților și aleargă ca vîntul. Nu te opri nici pentru apă, nici pentru iarbă, că-l cunosc ca pe cel mai neobosit dintre armăsari, și dă de veste stăpînului că visul său s-a împlinit și are acum o sută de cai, ca o sută de luceferi“.

Feciorul făcu întocmai. Încălecă și porni pe deșelate peste curmături, către sat, să ducă bucuria cea mare în casa gospodarului. Soarele se apropia de amiază cînd zări satul. Călărise de cîteva ceasuri și era mort de oboseală, și el, și calul, dar nu-și îngădui nici un răgaz. Intră ca o furtună în sat și galopă spre casa stăpînului. Oamenii îl priveau mirați. Cînd ajunse, văzu că poarta era dată în lături și în curte trebăluiau o mulțime de oameni. Cîțiva bărbați cio-

foastăne groase de brad. Armăsarul necheză speriat și se ridică pe picioarele din spate.

— „Stăpînul are o sută de cai“, strigă tînăra slugă, și oamenii din curte se opriră din lucru și-l priviră tăcuți.

— „Stăpînul a murit“, îi răspunse unul dintre cioplitori și toți își văzură mai departe de lucru.

Mulți din urmașii cailor lui mai pasc și astăzi, slobozi și aproape sălbăticiți, prin poienile și curmăturile din Parîng și Retezat...

*

— O poveste oarecum asemănătoare am auzit și eu, la noi în Mărginimea Sibiului, spune careva din capătul celălalt al dormitorului, numai că e vorba de un cioban. Și el a trăit mai demult, dar faptele și întîmplările ciudate nu se uită ușor. Ciobanul acesta a plecat într-o dimineață de martie, tulburată de ultima fulgure, cu micul său ciopor de oi în susul unei costișe a Carpaților și de atunci nimeni din sat nu l-a mai văzut multă vreme. Tatăl lui murise în iarna aceea și flăcăul rămăsese singur cu cele cîteva zeci de oi. Mai toată copilăria și-a petrecut-o în munți, la stîna, iernile acasă erau prea scurte și chemarea curmăturilor, cu ierburile fragede, se făcea simțită de cum sfîrșea februarie. Carte nu deprinsese, căci nu-i era de trebuință, păstoritul își avea propriile legi pe care el nu le încurca niciodată.

Cît a trăit bătrînul, nu se îndepărta de munții știuți, dar acum nimic nu-l mai oprea să-și mîie mica turmă încotro s-o nimeri pășune mai bună și apă mai limpede. A trecut repede primăvara și vara, cu călduri potolite de înălțimi și, către toamnă, cînd dinspre cîmpii se ridică aromele tari ale vîilor coapte, s-a lăsat la vale către un rîu cum nu mai văzuse, lat, adînc și involburat, dincolo de care i se păruse lui că strălucesc, în bătaia asfințitului, ierburi bogate. S-a

tocmit cu un pescar să-i treacă oile cu barca, pescarul i-a spus ceva în legătură cu granița, dar ciobanul nu învățase geografie, nu știa de așa ceva, credea că barcagiul e nemulțumit cu plata și i-a mai dat ceva pe deasupra. Dincolo de apa aceea mare, căreia pescarul îi spusese Dunăre, era, ce-i drept, pășune bună, dar curînd veniră zăpezile. A iernat într-un sat. Se încruntase el, auzind pe unii vorbind vorbă neînțeleasă, dar cei mai mulți vorbeau, acolo, lângă Dunăre, ca el, românește și se mulțumea doar să nu-i bage în seamă pe ceilalți. Gazdele îi spuneau că sînt sîrbi, dar lui puțin îi păsa, își vedea mai departe de turmă. Iarna n-a ținut mult și oile și-au ridicat boturile umede, din grămezile cu fîn, către izurile crestelor. Fătaseră, turma crescuse încă o dată pe cît fusese. Ciobanul a mînat-o înainte.

Nu mai fusese prin aceste locuri, dar i se părea că sînt aceiași Carpați în care copilărise, pentru că pășunile, pădurile, pîraiele repezi pe care le întîlnea erau toate la fel. Singura busolă după care se orienta erau soarele și pășunea, și cu cît se adîncea spre soare-apune cu atît găsea pășuni mai grase.

În următoarea toamnă, se oprise într-un alt sat de munte, și iarăși s-a mîniat puțin cînd a auzit cum vorbesc oamenii de-acolo. Chiar l-a luat pe unul la întrebări: „Ascultă, de ce zici «pimint» și nu «pămînt?»“ Omul încercase să-i explice că așa spun ei, aromânii, și ciobanul n-a mai stăruit. Il lăseau indiferent explicațiile cu aromânii, cu albanezii, cu Marea Adriatică, care se vedea de pe vîrfuri, tainică și nesfîrșită. Primăvara, cu turma încă o dată pe atît de mare, a pornit mai departe pe urmele soarelui și tot mai mult se obișnuia cu convingerea că nu poți pretinde ca toți oamenii să vorbească la fel. La urma urmei, se înțelegea bine cu ei și era mulțumit în buna lor tovărășie. Anotimpurile se succedau unul după altul și el nu le ținea socoteală, turma ajunsese la sute de oi.

Cînd poposise mai tîrziu, în Munții Alpi, cum aflase că li se spunea în partea locului, își luase două ajutoare și iarăși era puțin nedumerit de felul în care vorbesc aceștia, și-i zice îndată unuia dintre ei : „Spune, frate, cum spun și eu : «munte», nu «monte», «cîine» și nu «cane». Și ce tot îi dai înaintea cu «la capra» cînd capra e capră toată ziua?”. În cele din urmă, termina prin a zice el ca oamenii de acolo și, fără să-și dea prea bine seama, învățase italiana și era sigur că se afla tot în apropierea casei, tot printre ai săi.

Au mai trecut cîteva anotimpuri, turma ajunsese la cîteva mii de oi și își angajase alte ajutoare. Pășunile îl ademeneau, fără încetare, spre soare-apune. Auzise că s-ar afla în Franța, dar asta nu-l tulbura, se învățase cu denumiri care de care mai noi pentru el, dar se simțea pe picioarele lui, stăpînul turmei sale și al pășunilor pe care le pășteau berbecii și mioarele, că tot cam la fel vorbesc și francezii, dar „parcă mai pe nas, mai fudul, mai repezit“. Îi plăceau la fel de mult și după vreo două rotiri de anotimpuri nu mai avea nici un dubiu că vorbește aceeași limbă ca și ei.

Cînd, mai tîrziu, ajunsese în Spania, se pornea să-i muștruluiască pe cei din preajmă-i : „De ce spui «ierba verde» și nu «iarbă verde», cum e bine, îl lua la rost pe un cioban spaniol, de ce berbecului îi spui «Carnero»? Știu eu de ce. Pentru că mereu îți stă gîndul la carnea lui“. Dar ca și pînă acum, tot el era cel care se corecta după localnici, și limba lor devenea limba lui.

S-a întîmplat însă că se pornise războiul. În munții unde își păștea turmele, începuseră lupte și bubuituri de tunuri. A simțit atunci, pentru prima dată, frica. Într-o zi, a fost luat de niște soldați și dus în fața unui superior de-al lor. Acesta i-a pus în spate o raniță plină cu bani și i-a spus că de-acum toată turma va fi a armatei sale, pentru hrană și cojoace.

Nu mai avea ce face în munți fără oi. S-a întors, tot pe urmele oilor, pe potecile bine știute ale munților, cu ranița grea de aur și cu sufletul apăsător de pierderea turmelor. În jur nu mai era liniște, văile gemeau de bubuiturile tunurilor.

După răsucirea de două ori a osiei cerești a ajuns la Dunăre și, într-o cădere de seară, răscoliă de întâiele zăpezi, cobora și el în sat, odată cu ceilalți ciobani și nimeni nu i-a băgat de seamă lunga absență. Și-a cumpărat în primăvara următoare alte turme și alți câini flocoși, și-a luat alți baci și, după ce i-a pornit spre pășunile înălțimilor, el s-a așezat la rădăcina unui stejar să se odihnească. Acolo, la răsăritul turmelor, pe crestele Carpaților...

★

În ferestrele dormitorului băteau zorii târzii ai unei noi zile de iarnă. Pe scări se auzea tropot de bocanci, forfota schimbului care pleca pe șantier.

pămîntul se mîngîie cu inima și se sfidează
cu palmele

Într-o zi din vara anului 1978, lotul pe care îl conduceți, inginer Cincinat Petculescu, a terminat construcția celei mai frumoase lucrări la care ați participat pînă atunci, după cum singur mi-ați mărturisit, stația de călători „Izvor“, elegantă și monumentală, un autentic palat subteran. Erați emoționat și fericit ca un copil, pentru că încă un examen greu, dacă nu cel mai greu de pînă atunci, fusese trecut cu bine. Dar, cînd arhitectul dă la o parte schelele de pe construcția în care și-a zidit toată iubirea și durerea lui, își privește poate opera cu teama răscolitoare că îi va descoperi defecte, că ceea ce ieșise din mintea și mâinile lui nu e cu totul perfect; sentimente de ușurare și neliniște, de bucurie și îndoială se învâlmășesc în ființa lui, ca apele sub praguri de munte. Cînd grădinarul își termină de săpat și orînduit grădina, negreșit își întoarce privirea peste straturile alinate cu grijă și măiestrie, cu aceleași sentimente contradictorii de mulțumire și incertitudini, de speranță și reținere. Cînd poetul pune punct poemului la care a trudit greu și îndelung, oricît de mult l-ar fi șlefuit, recitîndu-l, de la început la sfîrșit, va găsi, în armonia și fluenta lui, dezacorduri, poate inexistente în realitate, dar bănuite în autoexigența sa. Pentru că veșnica nemulțumire de sine este condiția morală esențială a creatorului adevărat.

O stație de metrou nu-i mai mult decît o stație de metrou, în care călătorii așteaptă cel mult nouăzeci de se-

cunde, timp suficient pentru a judeca munca de ani de zile a constructorilor. Dar, pentru dumneavoastră, era un început și de reușita lui depindea starea sufletească, curajul, încrederea cu care cei care nu mai construiseră niciodată lucrări subterane, stații și tunele de metrou vor merge mai departe, deschizând, pe sub străzile și casele orașului, viitoarele magistrale ale Metropolitaneului nostru, așa cum le-au gândit și proiectat specialiștii.

Se însera. Ar fi trebuit să mergeți acasă unde vă așteptau soția și copiii, să vă odihniți. Dar emoția încheierii lucrărilor la acest obiectiv era prea puternică și doreați s-o trăiți în mijlocul celor cu care ați îndurat toate privațiunile, toate amărăciunile și bucuriile timpului îndelungat pe care l-ați petrecut pe șantierul plin de atâtea surprize neplăcute, din vecinătatea Dîmboviței. L-ați chemat pe maistrul Ion Ghinea și i-ați propus o plimbare pe jos.

„Hai, să vedem și noi ceea ce am făcut în toate aceste luni. Toți ne-au văzut lucrarea, numai noi n-am văzut-o.“

„E o idee“, v-a răspuns Ion Ghinea, și ați pornit pe jos prin tunel, din „Elefterie“ pînă în „Piața Unirii“, cale de cîțiva kilometri.

Ați mers încet, oprindu-vă des, la fiecare punct al lucrării, unde vă aminteai o întâmplare, un eveniment și încercați acum să-l rememorați, să-l re trăiți. Pentru că au fost multe întâmplări, tot atît de multe cîte necunoscute apăreau în solul pe care îl răscoleați. Unele neplăcute, altele pline de haz, dar acum toate vi se par firești și nostalgice. Nu erai prea bine organizați la început, colectivul nu se formase încă, aveai destui pe șantier care nu știau de disciplină și ordine, uitau că lucrați în oraș, sub ochii oamenilor și ai autorităților, și atunci, încercați să-i țineți în mîna, să-i disciplinați, să scăpați de cei care n-aveau chef de muncă, să vă impuneți autoritatea, să le dați propriul dumneavoastră exemplu.

Aveați mașina aceea veche, „Austin“, cu nacelă și braț hidraulic de ridicat, care iarna pornea greu și de fiecare dată intra cu întârziere în frontul de lucru, până ce mecanicul reușea s-o încălzească. Fără ea, treaba mergea încet și asta vă nemulțumea și vă îngrijora. V-a venit o idee. În dimineața următoare, v-ați sculat mai devreme ca de obicei și ați venit pe șantier cu un ceas înaintea mecanicilor. V-ați urcat pe mașina veche și uzată, ați pornit-o și, la ora șapte, când au venit ceilalți, mașina era încălzită și mergea perfect. Mecanicul a luat-o în primire și, ca niciodată, a intrat cu ea în frontul de lucru exact la ora la care trebuia să intre. Dar mare lucru n-a înțeles, sau n-a vrut să înțeleagă. A doua zi, n-ați mai venit s-o încălziți, și bătrîna mașină, cu mecanicul ei, iarăși au intrat cu un ceas mai târziu, în rînd cu ceilalți. A treia zi ați repetat experiența. Când mecanicul a venit la program, a găsit din nou mașina în stare de funcționare perfectă. Tot n-a înțeles. Ați mai încercat o dată. Acum parcă a priceput el ceva, dar n-a spus nimic. În dimineața următoare ați venit, pentru a cîta oară ?, cu un ceas mai devreme, pe șantier, ca să continuați „experiența“.

Nu mică v-a fost surpriza cînd, de departe, ați auzit mașina mergînd, iar cînd ați ajuns pe șantier, l-ați văzut pe mecanic plimbînd-o ca pe un cal la antrenament. Ați rîs amîndoi, dar v-ați bucurat că ați cîștigat un om.

„Sîntem, după părerea mea, i-ați spus la un moment dat maistrului de lîngă dumneavoastră, la kilometrul 4. Îți amintești prin ce am trecut aici ?“

„Cum, nu ? Atunci, noaptea, cu spraițurile, cînd dulgherii își terminaseră treaba mai repede decît ne așteptam noi, găsindu-ne pe picior greșit. Trebuia să înălțăm spraițurile și nu aveam sculele necesare.“

„Norocul nostru că-l aveam pe inventivul meșter Marcel Petrache. El găsește întotdeauna o ieșire din impas. «Ce facem?» îl întreb.

«Nu-i nici o problemă, tovarășe inginer, îmi zice Petrache. Dați dispoziție să se găsească o soluție și se va găsi. Șeful trebuie doar să deschidă gura și subalternul va executa». «La ce te gîndești?». «O să vă arăt îndată», îmi spune el și-l văd că aduce o mașină «Fadroma», pe care o foloseam la încărcat pămîntul excavat, și ridică sprăiturile, unul cîte unul cu ea, și le așează în poziția din proiect. Am vrut să-l opresc, să-i interzic improvizația nepermisă, dar am preferat să încălcăm instrucțiunile tehnice, ceea ce, oricum, nu afecta calitatea lucrării, decît să întîrziem montarea sprăiturilor și a cofrajelor. Altădată, tot aici în zonă, trebuia să batem în pămînt carcasele de armătură la pereții mulați. Nu lipsea pentru moment «ciocanul» special. Dacă îl așteptam, pierdeam timp prețios. Maistrul Petrache are iarăși o idee. «Lăsați-mă pe mine, tovarășe inginer, și o să vedeți cum niște drăcușori le vor trage în jos, exact cît trebuie...». «Să te văd», îl aprob.

De data aceasta s-a folosit de cupa instalației «Kelly», lăsînd tija în cădere liberă. Inovația a mers, într-adevăr, foarte bine, dar i-am atras atenția că nu vom «omologa» procedeul său.

Firește că n-ați „omologat” astfel de improvizații, dar nici fără improvizații nu v-ați putut descurca. Cît despre inventivul maistru Petrache Marcel, aveți și aveți cele mai calde aprecieri și spuneți despre el că e un constructor total. Dealtfel, despre mulți tovarăși de-ai dumneavoastră, cu care ați împărtășit viața de șantier, mi-ați vorbit ca despre niște giganți, capabili să mute, cu umerii și credința lor, munții din loc. Frumos mi-ați vorbit despre tehnicianul Ion Ion, despre inginerul Mircea Stan, Ion Vătafu și Ovidiu Crăciunescu, despre mecanicul Vladimir Kindiakov, și atî-

ția alții. Îi iubiți și-i stimați pe colaboratorii dumneavoastră, deși de multe ori vă mai răstiți la câte unul, mai ridicați tonul, dar, din câte spun ei, niciodată nu înjurați, cum se mai întâmplă pe șantiere, și niciodată nu pedepsiți pe nedrept.

De aceea, ei, la rîndul lor, vă sînt atașați și vă stimează. Ei știu că, și atunci cînd nu vă mai puteți păstra calmul, cînd mai strigați la câte unul, le judecați faptele bune și greșelile cu obiectivitate și spirit de dreptate. Pentru ei, sînteți un șef cu vocație. Cine știe, poate acum, în această călătorie de la miezul nopții, prin tunelul cu pereții de beton netezi ca hîrtia, vă gîndiți la fiecare din cei cu care ați răscolit, vreme de doi ani, adîncurile malurilor Dîmboviței. „Cred că am ajuns la kilometrul trei. Îți mai amintești ce au pățit aici maiștrii Agapciuc și Aldoiu?“, l-ați întrebat pe însoțitorul dumneavoastră. Dar el nu știa, pentru că fusese atunci în concediu. I-ați povestit: „Lîngă instalația «Kelly», care săpa aici, aveam o groapă pe care o umpluserăm—ochi cu noroi bentonitic, ca să-l avem la îndemîină. Maistrul Agapciuc era și el, ca și dumneata, în concediu, dar în ziua aceea a trecut pe șantier să vadă ce mai e nou. Era îmbrăcat într-un costum elegant, cu cămașă albă și cravată, de părea un inspector general. Se plimba cu mîinile în buzunare, fluierînd, și n-a observat groapa cu noroi. A căzut în ea. S-a făcut ca un drac. Îi intrase noroiul și în urechi. Cei care l-au văzut se prăpădeau de rîs. A ieșit numaidecît și s-a dus direct sub duș. S-a îmbrăcat apoi în hainele de lucru ale unui coleg. În fine, hazul se terminase. După vreo jumătate de oră vine maistrul Aldoiu, care fusese plecat pe șantierul vecin după materiale. Auzise ce s-a întîmplat. Vine să vadă cu ochii lui groapa în care căzuse Agapciuc. Dar cum spuneam, groapa nu se prea deosebea ca aspect, plină cum era, de pămîntul cu praf din jur. Și, deodată, Aldoiu «găsește» groapa. Dar

tot cu picioarele. I-am mai văzut doar capul și umerii. Noroiul dislocat se revărsase peste marginile gropii. «O găsiși?» îl întreabă, calm, mecanicul Georgescu. «Să vă ia naiba de tontălăi, strigă furios Aldoiu. N-ați putut pune ceva peste ea?» Cel mai tare râdea Agapciuc...”

Despre acesta din urmă mi-ați pomenit și mie o întâmplare. Într-o zi s-a îmbolnăvit mecanicul de la instalația „Kelly“, și nu aveți pe cine pune s-o supravegheze. Nimeni din colectiv nu avea specializarea cerută. Maistrul Agapciuc s-a oferit el. „Lăsați treaba asta pe seama mea“, a spus.

N-ați avut nimic împotrivă. El era de specialitate electrician și conducea o formație de electricieni, una dintre cele mai bune de pe șantier. Dar nu era omul care să vadă un utilaj sau o instalație că lucrează la un pas de el și să nu o cerceteze cu marea lui curiozitate și pasiune, să nu-i învețe numaidecît toate secretele, tot atît de bine ca un specialist. Așa a ajuns să cunoască și instalația „Kelly“. Cît a avut grijă de ea, a funcționat perfect. Erați mulțumit, căci în felul acesta betonarea panourilor n-a stagnat, ba a mers chiar în ritmul cel mai bun. Pentru dumneavoastră, constructorii, aflați neconținut în luptă cu minutele, cu timpul, asta conta. Discontinuitatea, poticnelile, întreruperile vă scot din mînă, vă țin pe loc. A venit însă un control de la întreprindere și v-a făcut observație. Ați recunoscut că nu-i în ordine, că Agapciuc nu are autorizație, dar „are în schimb competență“ spuneți dumneavoastră, dar parcă tot n-ați scăpat fără mustrare.

O întâmplare plină de haz pe care mi-ați povestit-o îl avea „erou“ chiar pe bunul dumneavoastră prieten, Florea Cojocar. Se lucra cu toate forțele desfășurate, la stația „Izvor“. Erați plecat de pe șantier pentru vreo oră, tocmai în momentul în care vă vizitase un funcționar de la

Administrația domeniului public. I s-a adresat, din întâmplare, chiar lui Florea Cojocaru :

„Cine e șef aici ?“

Florea Cojocaru și-a tras casca pe ochi și a răspuns plin de importanță.

„Eu sînt !“

„Cum vă numiți ?“

Își spune numele, apăsător. „Oaspetele“ de la ADP i-l trece pe un formular pe care i-l întinde și pleacă. Cojocaru îl ia și îl citește tacticos. Era o decizie prin care i se aplica o amendă pentru murdărirea unei străzi vecine pe care mașinile șantierului lăsaseră noroiul de pe cauciucuri. De atunci Florea Cojocaru n-a mai spus niciodată că e șef.

Străbateți mai departe tunelul, fără grabă, ca într-o plimbare plăcută, odihnitoare.

„Cred că sîntem în apropierea zonei Spitalului clinic“, îi atrageți atenția maistrului Ghinea și poate gîndul v-a dus la întâmplările petrecute aici.

Adîncime mare sub albia Dîmboviței. Pereții mulați se află sub o neobișnuită presiune a malurilor. Apar semne că pereții vor ceda dintr-o clipă în alta. Spraițurile nu mai rezistă, încep să trosnească. Trebuie să se intervină repede. Constructorii nu mai așteaptă dispoziții. Acționează din proprie inițiativă. Dublează spraițurile, înlocuiesc pe cele deteriorate, evacuează utilajele de care nu era nevoie în acel moment. Căderea pereților mulați a fost prevenită. Dar cu ce emoții, cu ce eforturi !

În apropierea podului Hașdeu ați trecut iarăși prin clipe grele. Un perete s-a surpat în timpul turnării. Riscul de-a veni Dîmbovița peste constructori vă speriasse. Ați lucrat ca în alarmă, cu improvizații, toată după-amiaza și toată noaptea. A doua zi ați reușit să turnați un perete nou, definitiv. După aceea, necazurile au fost aproape uitate pentru că au venit și destule satisfacții. Porțiu-

nea de tunel dintre stația de ventilație și intrarea în stația „Eroilor” s-a excavat cu două utilaje în numai o lună de zile. O performanță despre care s-a vorbit mult pe șantier. Ca șef de lot v-ați mândrit cu oameni ca maistrul Ion Ghinea și inginerul Pantelie Nedelcu, ca Mihai Cio-pota, Ion Ungureanu, Enache Anghel, Constantin Măsală, Ion Filipescu — dulgheri, betoniști, nituitori de poduri, lăcătuși, constructori de toate meseriile și vîrstele, dar de-o singură moralitate, aceea a lucrului bine făcut. „Am ajuns, cred, la kilometrul 5”, îi spuneți însoțitorului, apoi vă lăsați în continuare copleșit de aducerile aminte : „1 octombrie 1975. Cariera mea de podar s-a încheiat. A început în 1964, cînd terminasem Facultatea de drumuri și poduri din Iași. Am fost repartizat pe șantierul modernizării liniei ferate Brașov-Predeal. Poduri noi, consolidarea tunelelor, refacerea terasamentelor. Lucrări diverse, lucrări grele, sub presiunea timpului, mereu sub presiunea timpului pentru că circulația feroviară fusese întreruptă pe un fir, dar nu pentru mai mult de o lună de zile. O lună cum n-a mai fost, în care s-a dormit și s-a mîncat pe șantier, în care s-a lucrat non-stop douăzeci și patru de ore din douăzeci și patru. S-a executat însă în acest răstimp un volum de lucrări care, în condiții normale, cu proiectanți, cu analize de laborator, ar fi durat cel puțin jumătate de an. Am făcut noi totul, împreună cu inginerul Sandu Florea, șeful lucrării — cît de rari sînt oamenii de suflet și caracter ca el ! — de la proiectarea la fața locului a fiecărui obiectiv și încercările de laborator, pînă la cele mai mici detalii tehnice ale lucrărilor de artă. A urmat apoi podul de la Rucăr peste Dîmbovița, cel dintîi după terminarea stagiaturii, dar și cel mai impunător.

Ce-a urmat ? Transferul la Întreprinderea de construcții căi ferate, șantierul unsprezece București, lucrări de consolidare pe linia Pantelimon-Cățelu, pe linia Constanța.

Lucrări care nu se mai terminau, șantier cu oameni pestriți care nu știau meserie și care nu voiau să învețe, care azi erau aici, mâine cine știe unde, umblînd după câștiguri ușoare. Am înjghebat, totuși, în cele din urmă, un colectiv disciplinat, cu simțul răspunderii pentru ceea ce face. Cu acest colectiv am construit podul bascul de la Fetești, lucrare unică și complicată, de mare precizie.

Am trăit și am lucrat în toți acești ani sub semnul urgenței. Toți constructorii noștri trăiesc și muncesc sub semnul urgenței. Cum altfel? Dacă ne-am fi dezvoltat în ritmul anilor dinainte de război, am fi acum, fără îndoială, cu cîteva decenii în urmă.

Anul 1968. În construcțiile civile apăruse o nouă metodă de glisare a blocurilor, care mă tenta. Am trecut la Întreprinderea de construcții și montaje nr. 5. Mi s-a dat să torn în premieră, cu maistrul Oprescu, un bloc cu zece nivele, pe Colentina. L-am predat într-o lună și jumătate. Faptul i-a uimit pe toți. Formației noastre i se prevedea un viitor strălucit, ceea ce s-a și întîmplat, dar fără mine. La ICCF venise ca director inginerul Sandu Florea la care țineam prea mult ca să nu mă întorc de unde plecasem. Cu el îmi plăcea cel mai mult să lucrez. Devenisem șef de lot. Podurile „Conțești“, „Pucioasa“, „Cureani“, extinderea stației C.F.R. Giurgiu mărfuri, podurile metalice de pe dublura traseului București-Videle — să fie cu toate vreo șaptesprezece — le-am construit cu lotul meu, care îmi place și azi să cred că a fost un colectiv teribil, făcător de adevărate minuni.

Așadar, 1 octombrie 1975. Ați fost mutat de la poduri la Metrou. Vi s-a dat în primire conducerea unui șantier. Trebuia să turnați foarte repede pereții mulați pe care să sprijiniți un pod provizoriu pentru devierea traseului tramvaielor. Orice întârziere pricinuia gîtuirea circulației în intersecție. Vi s-au dat pentru săpat instalații românești, în

premieră, care nici nu fuseseră probate, care se defectau des, se spărgeau furtunurile, se blocau. Acum ele merg ca un ceasornic, au fost puse la punct, dar atunci v-au dat multă bătaie de cap. Nu puteați turna nici un panou pe săptămână, pe când lotul vecin, al inginerului Nedelcuț, care începuse cu câteva luni mai devreme, ajunsese deja la două panouri pe săptămână. Faptul acesta v-a ambiționat și v-ați propus să turnați nu două, ci trei panouri pe săptămână, ceea ce însemna o... „sfidare“. Toți știau cât e de greu, dacă nu chiar imposibil. S-au turnat peste o mie de panouri și fiecare dintre ele au o istorie aparte pentru că s-a săpat și turnat în necunoscut, într-un traseu accidentat, plin de surprize, traversat de cabluri telefonice, de canale vechi și noi, de alte lucrări care trebuiau strămutate, refăcute. Și, totuși, la sfârșitul primei luni de la începerea lucrării, ați intrat în ritmul pe care vi l-ați propus. Vă mai amintiți? Mi-ați spus că, în sectorul dumneavoastră, uneltele și instalațiile nu se odihneau nici măcar o oră pe zi, ele treceau din mână în mână, de la un schimb la altul în flux continuu, într-o permanentă alertă; bate pene, fă injectii de beton, sapă, montează cofrajele, decofrează, scoate apa... Locatarii din casele vecine cu șantierul strigau noaptea la constructori, să mai înceteze că nu se pot odihni. Aveau și ei dreptate. Dar tocmai de aceea se grăbeau constructorii, ca să termine mai repede cu zgomotul, cu murdărirea străzilor și încurcarea circulației, de aceea n-aveau timp nici să-și tragă răsuflarea.

Părea că fără necazuri și dificultăți nici nu se poate. Prima talpă sub radier — ați turnat-o la 18 aprilie 1976. Era o premieră care, după grafice, urma să aibă loc abia în iunie. Loturile vecine au înțeles că mai devreme sau mai târziu le veți ajunge, cu toate că ele lucrau cu instalații perfecționate — cele românești din dotarea dumneavoastră începuseră și ele de-acum să-și spună cuvântul, cu toate că

aveau de la început un avans considerabil și cu toate că, în vara lui '75, două luni ați lucrat la înlăturarea stricăciunilor provocate de inundații, iar în sectorul dumneavoastră nu s-a turnat în acest timp nici un panou de beton. Ați recuperat însă rămănerile în urmă, ați refăcut podul „Mihai Vodă” mai repede decît își închipuia cineva.

Dar dificultățile se înmulțeau mereu, tocmai cînd credeți că scăpați de ele. Ați ajuns cu lucrările la casa aceea pentru care nu aveți aprobare s-o demolați. Au început alergăturile după aprobare la forurile în drept, apoi așteptarea răspunsului, timp irosit. După aceea, ați dat peste niște galerii subterane, nici n-ați priceput la ce v-ar fi servit, dar care v-au înghițit tone de bentonită și v-au ținut pe loc, pentru a le închide, săptămîni bune. În aval de stația „Izvor”, vă așteptau apoi niște rampe de dezăpezire, construite din beton armat și care trebuiau aruncate în aer. Ați chemat un artificier specialist, dar vi s-a părut că nu vine destul de repede și ați executat operațiunea cu artificierul lotului dumneavoastră. Treaba a mers perfect, dar cînd, directorul întreprinderii, a aflat de „inițiativa” dumneavoastră, se hotărîse să vă sancționeze, i-ați zis: „De ce să ne sancționați? Pentru că am făcut o treabă bună?”

Intransigent în respectarea instrucțiunilor, generalul Constantinescu v-a iertat pentru că știa cît de sufletești și entuziaști sînt constructorii lotului, dar v-a atras atenția, în felul său drept și autoritar: „Să nu se mai întîmple”. L-ați înțeles bine.

Ce-a mai fost după aceea? v-am întrebat. Mi-ați povestit iarăși de canale neștiute și surprize imposibil de anticipat:

„Săpam deasupra unui astfel de canal, și izvoarele țîșneau din toate părțile ca niște fîntîni arteziene. Noaptea, în sectorul lotului vecin, un excavator greu de vreo patru-

zeci de tone a căzut în Dîmbovița, prin lăsarea terenului. Două zile s-au trudit pînă l-au scos cu macaralele. Ca să nu ni se întîmple și nouă așa ceva, am bătut parplanșe metalice și lucram sub protecția lor. Ne poticneam la fiecare pas. Cupa instalației de săpat se izbea de betonul canalelor ascunse, nu-l putea rupe, sau de trunchiurile de stejar care, stînd sute de ani în nisip, au devenit mai tari ca betonul. Înaintam foarte încet și gîndul acesta ne obosea mai mult decît munca și eforturile muncii de zi și de noapte. Datorită unor fenomene complexe, în zonele largi, nu se pot face spraișuri pentru că nu rezistă. Trebuia să recurgem la ancorări, care ne răpeau mai mult timp și erau mai costisitoare. Apa și circulația ne stînjeneau însă cel mai mult. La podul «Știrbei Vodă» am muncit de vineri noaptea pînă duminică seara, fără să mergem acasă, pentru a-l reda circulației. Cînd luni dimineața a venit primarul Capitalei să vadă cum stăm cu podul, tramvaiele și mașinile circulau pe el ca mai înainte. Nu-i venea să creadă. După ce am scăpat și de podul acesta, nimic, credeam noi, nu ne va mai sta în cale pentru a ajunge din urmă celelalte loturi de pe tronson.“

Era însă numai o speranță, pentru că „stopurile“ au apărut mult mai des decît se bănuia. La începutul lui octombrie, din cauza ploilor abundente, a cedat bușonarea unui canal colector — mereu aceste canale blestemate — și amenința inundarea casetei metroului. Apa cu noroi începuse să curgă amenințător. Dacă ajungea pe vatra tunelului, așternută cu sute de tone de piatră spartă și peste care urma să se toarne beton, toată această cantitate de piatră ar fi trebuit scoasă și curățată de noroi pînă la strălucire. Altfel, turnarea betonului n-ar fi fost acceptată. Aici nu s-a făcut nici cel mai mic rabat la calitate.

Salvarea nu putea veni decît de la colectivul lotului pe care îl conduceați. Ca un singur om, șaiszeci de constructori au

intervenit pentru a opri, la nevoie cu palmele lor, şuvoaiele de apă. Era într-o simbătă după-amiază, zi scurtă, și ploua intens. Ați săpat mai sus, ați obturat canalul, ați evacuat apa care a pătruns în frontul de lucru. Ați plecat acasă abia duminică dimineța. Bucuroși însă că nici de data aceasta n-ați fost înfrinți.

A trecut iarna, a venit primăvara și sectorul de tunel pe care îl aveți de făcut a fost gata odată cu sectoarele celorlalte loturi. Mulți au uitat că n-ați început în același timp cu ei, că n-ați avut condițiile lor și performanța constructorilor dumneavoastră a trecut poate neobservată. Dar aceasta nici n-avea importanță. De ajuns că dumneavoastră, inginer Cincinat Petculescu, și cei câteva sute de constructori ai colectivului pe care îl conduceți, ați trecut, în fața propriei dumneavoastră conștiințe muncitorești, proba grea, cea mai grea de pînă acum, după cum mi-ați mărturisit, pe care singuri v-ați impus-o. Sentimentul personal al izbînzii, pe care toți l-ați trăit, v-a întărit în credința capacității dumneavoastră umane și profesionale și aceasta este răsplata cea mai plăcută.

Trebuie să fie de-acum foarte tîrziu, aproape de ziuă. Nici n-ați observat cum s-au scurs minutele, orele. Se și vede, undeva în față, o scînteie de lumină. E stația de călători din Piața Unirii. Parcă vă pare rău că n-a mai ținut călătoria.

Străbătînd însă în această noapte traseul tunelului pe care l-ați săpat, străbăteți de fapt o istorie seculară, pietrificată în vatra Capitalei, din care craniile încoronate ale voievozilor iradiază peste vremi și generații iubire bărbătească de țară și neam. Niciodată acest pămînt n-a avut odihnă. Din adîncuri de epocă a fost răscolit și frămîntat, bătut în copitele cailor sălbatici ai cotropitorilor, pîrjolit de flăcările aprinse de ei, răvășit de furtuni, cutremure și inundații. Dar de fiecare dată oamenii locului îl netezeau

și curățau, îl stropeau cu apa vie a Dâmboviței și-l făceau să înflorească frumos și mai abundent ca pînă atunci. Nici cînd însă n-a fost atît de pașnic frămîntat în tăișurile tîrnă-coapelor voastre, ale constructorilor, și-n cupele excavatoarelor, ca astăzi, cînd ne-am propus să durăm o Capitală pentru eternitate, un oraș al bucuriei și viselor frumoase. Țara vă știe și vă laudă. În fiecare stîlp de beton sau granit, în fiecare casă nouă, înălțîndu-și etajele spre cer, în fiecare edificiu pe care ni-l dăruieți, vedem cîte o statuie de constructor.

— Am aflat că echipa de mineri condusă de dumneavoastră, tovarășe Augustin Duncă, păstrează locul întâi, în întrecerea cu celelalte formații de lucru din tunelele cu plecare din stația Titan, de mai bine de un an de zile. Drept să vă spun, pentru mine e de neînțeles cum se poate așa ceva. Doar nu s-au adunat la dumneavoastră cei mai buni oameni, iar în celelalte echipe, cei mai slabi. M-ați putea ajuta să înțeleg care vă este secretul prin care îi depășiți lună de lună pe ceilalți ?

— Nu cred că vă pot explica.

— De ce ?

— Pentru că nu-s prea multe de explicat. Către sfârșitul fiecărei luni eu îmi arunc privirea în caietele maiștrilor și văd cum stau celelalte echipe. Și, atunci, le spun ortacilor : „Să facem cu ceva mai mult decât ei“. Și facem.

— E atât de simplu ?

— De zis e simplu. De făcut e greu. Pentru că și ceilalți șefi de echipe se uită în caietele maiștrilor și la fel își îndeamnă și ei ortacii. „Să depășim măcar cu ceva realizările echipei lui Duncă.“

— Și-atunci ?

— Atunci hotărăște capacitatea fiecăruia. Cine se organizează mai bine acela câștigă.

— Cum vă organizați dumneavoastră munca și echipa mai bine decât alții ?

— Noi ne organizăm tot timpul. Adică în funcție de solul peste care dăm. Într-un fel, dacă e sol nisipos, în altfel dacă e sol argilos sau cu apă. Trebuie ca omul potrivit să îndeplinească sarcina potrivită. Unii, la săpat cu tîrnăcoapele sau cu pikhamerele, alții la încărcat și așa mai departe.

— Cum sînt oamenii din echipa dumneavoastră ?

— Am, de toți, douăzeci și cinci. Din ăștia, cam opt, nouă sînt foarte buni : Panaite Roman, Simion Lateș, Traian Mihai, Mihai Tîba. Vreo trei-patru sînt răi de tot. Adică nu răi la inimă sau la minte. Vreau să zic că sînt cam slăbănogi. N-au vlagă în ei. Abia țin lopata în mînă. Restul, ce au mai rămas, sînt buni.

— Totuși ați spus că trei-patru sînt „răi“. Care este sensul pe care îl dați cuvîntului „rău“ ?

— V-am spus. Sînt cam pîrpirii, adică rău făcuți. O să am mult de lucrat cu ei.

— Cum ?

— Trebuie să-i ajut să-și facă puțină forță în brațe, să-și lărgască puțin umerii. Doar îs tineri. Nici armata n-au făcut-o. Le și spun mereu : „Muncii mai cu suflet că altfel, în armată, o să vi-l pierdeți în urma plutonului“.

— Deci, tot prin muncă vreți să-i fortificați !

— Dar cum altfel ? Prin munca dozată cu chibzuință. Și odihnă rațională. Fără cîrciumă, fără chefuri, fără fumat, fără nopți nedormite. Bani au, pentru că am grijă să cîștige corespunzător. Să mănînce bine, să se îmbrace și să-și pună cîte ceva și deoparte.

Înalt, spătos, frumos, un munte de om, un bărbat adăvărat, Augustin Duncă este cunoscut printre minerii șantierului ca o forță fizică capabilă să muncească, cu pikhamerul sau lopata în mînă, zi și noapte, fără răgaz și fără să se prăbușească. Doar cei care îl cunosc foarte bine, care îi

știu bine viața înțeleg de unde izvorăște puterea trupului și puterea inteligenței, a cumpătării și discernământului său.

— De la ce vîrstă ați început să munciți?

— La opt ani am fost slugă la un gospodar din satul în care m-am născut. Adică în Urisiu de sus, județul Mureș. Eram dintr-o familie săracă, cu mulți copii, și, ca să trăim, trebuia să muncim fiecare. Mă sculam cu noaptea în cap, urmăream zorii ca să sar din pat și să scot vitele la pășune, să aduc apă, să tai lemne și cîte și mai cîte treburi nu țineau de mine. La patrusprezece ani mă socoteam om în toată firea și mă gîndeam că pot cîștiga mai mult decît simbria de la stăpîn. Am plecat în Munții Harghita la tăiat de pădure. N-am mai coborît de-acolo decît în 1954 cînd am primit ordinul de încorporare. Aveam douăzeci de ani, dar eram un om întreg. Pădurea m-a crescut, bag seama, după chipul și asemănarea arborilor ei, chit că viața de tăietor de lemne, de stînjelar, cum ni se spunea, e poate cea mai grea cu putință. Dar știam că omul crește și se împlinește prin truda trupului și frămîntarea minții. După venirea din armată, unde tînjeam după codrii mei, am alergat îndată înapoi în munți. Securea și joagărul mă așteptau pregătite. Am mai tăiat pădure pînă în 1958 cînd mai mulți prieteni și consăteni de-ai mei au răspuns unei chemări din Valea Jiului și eu le-am urmat calea la Lupeni. De pe crestele munților am coborît la rădăcina lor, în abatajele de cărbune. M-am calificat ca miner. Lucram unde era cel mai greu, în sectorul patru, la înaintări. În 1961 s-a propus mai multora dintre noi să mergem pe Argeș, la construcția hidrocentralei. Împreună cu prietenii și consătenii mei, cu care formam o echipă — Emil Boloș, Teodor Grama, frații Simion și Mihai Cășneanu, Ioan Vultur și Vasile Pop, cumnatul meu, de care nu aveam să mă mai despart pînă azi — ne-am aventurat, așadar, spre șantierul hidroenergetic de pe Argeș.

Am săpat acolo cu brigada mea — de aproape optsprezece ani sînt șef de brigadă — galeria de la Cumpăna și aducțiunea principală „Valea cu pești“.

— Acolo ați fost, din cîte știu, decorat, pentru terminarea, cu cîteva luni mai devreme, a unei lucrări de importanță deosebită.

— Așa este. Am fost distins cu „Ordinul Muncii“, clasa a III-a împreună cu alți mineri și constructori. Cînd s-a terminat ce-a fost mai greu pe Argeș, am plecat pe Lotru. Aducțiunea principală „Castelul-Rudăreasa“, aducțiunea „Ho-teagu“ le-am săpat tot cu brigada mea. Cînd și pe Lotru s-a terminat ce a fost mai greu, am venit pe 15 iulie 1977 la Metrou.

— De aici cred că nu veți mai pleca, că va mai fi de lucru mulți ani, iar dumneavoastră vă apropiați de vîrsta pensionării.

— Am patruzeci și patru de ani, deci ar mai fi vreo șase ani pînă la pensie. Dar cum să mă aștern la odihnă la cincizeci de ani? Voi lucra pe mai departe cît mă țin puterile.

— Unde v-ar place să vă petreceți bătrînețea? Vorbim de ea, deși e încă departe.

— La Tîrgu Mureș. Mi-am construit acolo un apartament.

— Dar, totuși, acuma sînteți bucureștean. Aveți trei copii, ați primit o locuință bună. Dacă copiii se vor obișnui în Capitală și nu vor mai vrea să meargă la Tg. Mureș?

— Atunci vom vinde acolo și cumpărăm aici. N-o să plec departe de copiii mei. Unde sînt ei, acolo îmi place să stau și eu cu nevasta.

Directorul întreprinderii îmi povestește cum au primit Duncă și ceilalți mineri din formația „Urisiu de Sus“, care veniseră de pe Lotru, apartamente confort sporit, în București :

— „Primăria ne-a repartizat mai multe apartamente bune pentru muncitorii de la Metrou. Noi am hotărât în consiliul oamenilor muncii să le dăm cu prioritate celor mai buni muncitori, pentru ca în felul acesta să-i stabilizăm pe șantier. Printre cei mai bine apreciați se numără, firește, și Augustin Duncă și consătenii lui. În plus de asta, avea trei copii și merita cel dintâi să primească o casă ca lumea. Li s-a adus la cunoștință hotărârea. N-au zis nimic. S-au adunat și s-au înțeles între ei, apoi Duncă, spre mirarea noastră, a venit și ne-a spus că ei stau destul de bine în barăcile din colonie, sînt obișnuiți cu aceste condiții care nici nu sînt deloc rele — căldură, apă curentă, canalizare, spații suficiente — la fel au stat pe toate șantierele. De parte de-ai bănuî pe Duncă, Boloș, Lateș, Grama, Cășneanu, Vultur, Pop de nesinceritate, dimpotrivă, mai rar oameni de atîta cinste și corectitudine, totuși nu acesta era motivul pentru care ei refuzau apartamentele oferite. Trebuia să aflăm. Duncă este un mare timid și de foarte mult bun simț, dar, discutînd cu el mai pe îndelete, am aflat adevărul. „Se zice — ne-a destăinuit el — că ați hotărât să repartizați apartamente, cu prioritate, celor pe care ați vrea să-i stabiliți pe șantier. Noi vrem să vă spunem că nu sîntem niște vîntură-lume și nu avem de gînd să plecăm de pe șantier, indiferent de condițiile în care locuim. Ne-am apucat aici de o treabă, o ducem pînă la capăt. Pe noi puteți conta și dacă nu ne dați aceste apartamente. De ele au poate mai mare nevoie alți muncitori. Noi mai putem aștepta pentru tranșele următoare“. A trebuit să le explicăm cu multă răbdare acestor încăpățînați în cinstea și demnitatea lor că, primind aceste apartamente, nu va fi nimeni nedreptățit, că avem destul de multe pentru a satisface toate cererile urgente. „Ale noastre nu-i dară deloc urgente“ — ne-o întorcea el. „Ba sînt pentru că aveți, tovarășe Duncă, trei copii școlari și în bloc au mai bune

condiții de învățătură, mai multă liniște, sînt mai aproape de școală.” Cu asta l-am convins. Dar n-a uitat nimeni căldura și generozitatea cu care îi tratează pe cei din jurul lui, pe tovarășii lui de muncă.

O întîmplare, care luminează aceleași frumoase trăsături de caracter ale minerului Augustin Duncă, mi-o relatează șeful sectorului lucrări subterane.

„Ne rămăseseră spre sfîrșitul anului trecut constructori cu concediile neefectuate și-am hotărît să le acordăm acest concediu de sărbătorile de iarnă. Așa se face că echipele de la tunelul numărul unu s-au descompletat, dar ritmul de lucru nu-l puteam lăsa să scadă. Am apelat la șefii echipelor de la tunelul doi să ne dea pentru o lună de zile cîte trei-patru oameni din formațiile lor, cu care să întărim efectivul tunelului unu. În cazuri asemănătoare, șefii echipelor se codesc, nu dau oamenii cu plăcere, și, oricum, îi dau pe cei mai slabi, de teamă să nu le scadă potențialul lor, să nu li se diminueze rezultatele și, evident, cîștigurile. Nu-i poți învinovăți pentru acest mod de-a privi lucrurile. Nici nu vreau să le reproșez ceva. De data aceasta Augustin Duncă a contrazis regula. El ne-a dat pe cei mai buni oameni pe care îi are. Văzînd aceasta, ceilalți șefi de echipe au procedat la fel, pentru că nici un argument nu-i mai convingător ca exemplul personal.”

Totuși, îl întreb, de ce a procedat Duncă așa, cum și-a explicat el gestul de a se dispensa și încă într-un moment critic, cînd se rotunjea bilanțul pe un an de zile, de cei mai buni mineri ai săi, pentru a fi trecuți să ajute formațiile descompletate din tunelul vecin?

„Duncă spunea așa, și spunea cu multă înțelepciune: «Cum s-ar fi simțit ortacii noștri la întoarcerea din concediu, dacă ar fi văzut că frontul lor a lîncezit, că ei au rămas în urmă și toată odihna de care s-au bucurat în concediu să fie cheltuită acum prin eforturile de-a ne ajunge

din urmă? N-ar fi fost drept. Și mai e ceva. Nu vreau ca oamenii din echipa mea să se facă de rușine. Dacă îi dădeam pe cei mai slabi, poate nu se descurcau. Alături de mine însă e altceva. Cei buni, în schimb, tot buni o să fie oriunde vor lucra».

— V-ați descurajat vreodată? îl întreb pe Duncă.

— Și încă cum. La început, când am venit aici. Noi eram o echipă completă, din oameni și meseriași, cum vă spuneam, gata formați. Dar cei mai capabili dintre ai mei au fost numiți șefi la echipele nou înființate. Mie mi s-au repartizat tineri care nu mai coborâseră pînă atunci în subteran. „Dacă n-o scot la capăt cu ei?“, mi-am zis. Nepriceperea nu era cel mai greu lucru. Cu răbdare și insistență, meseria se învață repede. Dar mă descuraja atitudinea unora dintre ei, concepția, nu știu de unde luată, că lor li se cuvine totul, că ei trebuie să primească totul fără să dea nimic. I-am lăsat o lună, două cam de capul lor. Le arătam ce să facă, cum să facă, dar nu-i forțam. La primirea retribuției îi aud comentînd... „Păi ăsta-i câștig? Pentru asta ne-am pierdut vremea aici?“ Cei care au muncit bine luau cîte un salariu și jumătate, iar cei care trăgeau chiulul, crezînd că se fofilează, că trec neobservați într-o echipă mare, s-au trezit cu salariul ciuntit. Le-am demonstrat că nu merge așa. Nu poți primi mult dacă nu muncești bine. Nu-i de unde. Banul nu iese din aer. Țara are atît cît produce. Nici mai mult, nici mai puțin. Dacă forăm un metru de tunel pe zi, luăm retribuția pentru un metru. Dacă forăm doi metri, luăm dublu. Mi-a fost foarte greu să le schimb felul ușuratic de-a gîndi, dar pînă la urmă s-au dat pe brazdă. În jumătate de an făcusem, dintr-o adunătură, o echipă model. Acum, în ziua de retribuție, când pleacă acasă cu cîte o mie, o mie cinci sute de lei peste cît li se cuvine după categoria pe care o au, sînt făloși și mulțumiți de ei.

— Ce faceți dumneavoastră după programul de lucru pe șantier, adică cum vă consumați orele libere ?

— Mai mult pe-acasă. Îmi ajut nevasta în gospodărie și la îngrijirea copiilor. Pînă aici, la București, ea n-a lucrat. Vedeă numai de casă, de copii. Acum lucrează la noi, în sector. Echipează bolțarii cu garnituri de neopren pentru a nu permite infiltrarea apei prin îmbinarea inelelor. Așa că îi este mai greu să se descurce cu toate. O ajut la spălat, la gătit, la cumpărături și trece mai iute timpul liber. Copiii, cei doi mai mari, pentru că fetița are numai șase ani, o ajută și ei. Fiecare face ce poate, după puterile lui. Copiii trebuie deprinși încă de mici cu o anume responsabilitate de familie. Să știe că răspund și ei de ceva. Chiar dacă ar fi să răspundă numai de udatul florilor din fereastră. Nu contează isprava în sine, ci deprinderea conștiinței că fiecare își are menirea lui, locul lui în familie, în societate, pe care trebuie să-l cinstească așa cum se cuvine, prin muncă, prin învățătură, prin comportare modestă și demnă.

— Se spune că dumneavoastră nu știți să înjurați — se mai obișnuiește pe șantiere — și nu știți să ridicați tonul.

— Nu-i chiar așa. Cine nu știe să înjure ? Că eu nu văd rostul înjurăturii și al ridicării tonului, e altceva. În-juri și ridici tonul atunci cînd nu-ți stăpînești nervii, ori vrei să bagi pe cineva în sperieti. Dar cu asta nu rezolvi nimic. Un om speriat, timorat de teama că te vei răsti la el, că-l vei înjura ori că vei zbiera la el, nu se cheamă că e educat, disciplinat și de nădejde. Își vede de treabă, în cel mai bun caz, atît cît ești pe aproape și-l supraveghezi. După aceea, gata, l-ai pierdut iarăși.

— Și atunci ?

— Să nu-ți arăți, în relațiile cu colaboratorii tăi, cu oamenii în general, în familie, slăbiciunea de-a nu te putea stăpîni, de-a nu-ți putea struni nervii. Domini și faci educație numai prin exemplul personal și numai prin argumentul

vorbei înțelepte. Pe cine nu-l sensibilizezi în acest fel, nu-l mai sensibilizezi cu nimic.

— Este adevărat că din cînd în cînd conducerea șantierului vă „împrospătează“ echipa cu băieți—„problemă“ de care se leapădă alți șefi de echipă, știind că dumneavoastră îi veți aduce, negreșit, pe drumul bun ?

— Se mai întîmplă.

— Și izbutiți de fiecare dată să-i „reabilitați“ pe cei certați cu disciplina ?

— Nu de fiecare dată, dar, de cele mai multe ori, da.

— Ați fost vreodată aproape de moarte ?

— Am fost.

— În ce împrejurare ?

— La Rudăreasa. Ne retrăsesem din frontul de lucru pentru o nouă pușcare. După ce artificierul își făcuse datoria, după ce pușcarea s-a produs, ne-am întors în fundul galeriei și am evacuat roca dislocată. Cînd vatra a fost curățită, am verificat peretele în care s-a produs pușcarea, ca să vedem dacă n-au mai rămas bucăți de dinamită neexplodate. Nu ni s-a părut nimic suspect și ne-am reluat lucrul. Am început să batem alte găuri pentru altă pușcare. La un moment dat, galeria se cutremură de o explozie. Ea se produsese chiar în frontul nostru de lucru. Toți patru cîți eram acolo am fost trîniți la pămînt și ne-am pierdut cunoștința. Echipa de afară au intrat în alarmă. Au alergat spre noi și ne-au scos, repede, la aer. Eram răniți, dar nu grav. Mai mult suflul puternic al exploziei ne-a doborât și ne-a amețit. Un ortac s-a ales cu o mîină fracturată, eu am fost lovit de o piatră în cap, ceilalți doi n-au suferit decît ușoare contuzii. Ne-am revenit repede. Am aflat ce-a fost, numaidecît. Într-o gaură adîncă mai rămăsese, totuși, un fragment de dinamită neexplodat la ultima pușcare, iar în clipa în care noi am atins-o cu burghiul s-a declanșat

explozia. Dacă încărcătura era mai mare, ne putea fi fatală. Dar tot răul spre bine. De atunci, în normele de protecție a muncii în galerii, se prevede în mod expres spălarea cu apă a peretelui în care s-a efectuat pușcarea și numai după aceea să se verifice dacă n-au mai rămas bucăți de dinamită neantrenate în explozie. Înainte, aceste norme indicau o verificare superficială, nu se bănuia că stratul de praf depus după pușcare poate împiedica descoperirea unor rămășițe de exploziv. N-am mai auzit apoi să se mai repete asemenea accidente.

— Care este idealul dumneavoastră de viață ?

— Armonia și împlinirea familiei.

Toate bulevardele și străzile Capitalei duc, în această dimineață de 16 noiembrie 1979, spre Piața Unirii. Bucureștenii vin la întâlnirea cu Metroul. E ziua primei curse, sărbătoarea unui succes, marcarea unui început. Peste trei zile va începe cel de-al doisprezecelea Congres al partidului. Constructorii prefătează evenimentul cu un fapt de laudă și cinstire.

Trenurile pornesc, încărcate cu călători, în ambele sensuri. Unul spre uzina „Timpuri Noi“, celălalt spre uzina „Semănătoarea“. Astăzi, prea puțini pasageri vor călători din alt interes decât curiozitatea și bucuria de a face cunoștință cu cel mai modern mijloc de transport urban din lume — metroul. Cei mai numeroși sînt copiii. Nimeni nu l-a așteptat cu atîta nerăbdare ca ei, nimeni nu l-a visat mai fantastic ca ei. Vor coborî în adînc, prin tunelele lungi și drepte de beton, dar își vor imagina că zboară spre stele, sau că întreprind o călătorie spre centrul pămîntului. Nimeni nu se bucură și nu se mîndrește mai mult decât ei cu ceea ce au realizat în acești patru ani părinții lor, oamenii mari ai țării.

Construim în prezent, dar cu gîndul la viitor și pentru viitor. Cu mijloacele și puterile noastre de astăzi trebuie să satisfacem pretențiile și exigențele de peste ani. Linia de metrou care se va pune acum în exploatare măsoară puțini kilometri, dar ea se va racorda la alte și alte linii ce se vor construi pînă în anul 2000 și chiar după acest

prag de mileniu nou. Ca și munca țăranilor, nici munca constructorilor nu se termină niciodată, veșnic ei vor reînnoi fața orașelor și satelor, precum primăvara reîntinește sufletul verde al pământului.

Astăzi, gândurile și recunoștința noastră se îndreaptă spre ei. Spre cei care timp de patru ani și jumătate au pregătit pentru Capitală, nu fără sacrificii, cel mai frumos dar al toamnei. Au înfruntat apele freatice, noroaiele, gerurile aspre și ploile acestor ani, dar mai ales necunoscutul. „La fiecare pas în săparea tunelului — spunea un constructor — trebuia să ne așteptăm la surprize neplăcute care voiau parcă să ne rețină pe loc“. Nimic nu i-a oprit însă din cea mai rapidă înaintare care s-a făcut vreodată într-un tunel de metrou, în condiții de sol atât de dificile ca cele din București. Toată lauda noastră acestor temerari. Mulți dintre ei se află printre primii călători, în prima cursă a metroului. Sînt, desigur, cei mai emoționați pasageri. Îmi atrage atenția un bărbat în vîrstă, cu casceta de constructor lăsată mult peste sprîncenele bogate. Poate tocmai de aceea, ca să nu i se vadă emoția bucuriei în clipirea prea deasă a ochilor. Îi aflu numele: Gheorghe Meceșan. Încercînd să-mi vorbească despre el, directorul grupului de șantier se lansează în argumentări tehnice complicate.

— ...Cînd vagoneții încărcăți cu pămînt excavat din frontul de lucru al tunelului ajung la rampa de descărcare, ca la o comandă transmisă de la un pupitru central, intră în funcțiune un dispozitiv automat care răstoarnă vagoneții pe rînd și-i deșartă. După aceea, îi repune în poziția de rulare. Pînă la acest dispozitiv operațiunea se făcea manual și îți trebuiau oameni cu musculatură serioasă, nu glumă. Este invenția lui Meceșan. Scuturile mecanizate, de fabricație englezească, care sapă canale felurite sub pavaje în București și alte orașe — continuă constructorul de lîngă mine — par a fi cele mai bune din lume. Dar ele prezen-

tau totuși la început, când le-am importat, un punct vulnerabil: n-aveau etanșeitate la freze și din pricina aceasta intra pământ și apă în interiorul lor și le uza cuțitele, le scurta prematur viața și le scotea din funcțiune după câțiva kilometri săpați. Maistrul Gheorghe Meceșan a conceput un sistem ingenios de etanșare a frezelor și le-a prelungit durata în funcțiune de vreo trei sau patru ori. Aceasta a fost a doua sa invenție, brevetată în țară și... în Anglia. Mașina de tăiat în abataje, sau în fronturile de lucru din tuneluri, avea neajunsul că, în permanență, minierii trebuiau să intervină pentru a o regla în funcție de structura rocii sau a zăcămintului. Ar fi fost ideal un dispozitiv autoreglabil de excavare. S-or mai fi gândit și alții la el, dar cel care l-a inventat a fost tot Gheorghe Meceșan. Al treilea brevet de invenție...

Directorul mai voia să adauge ceva, dar de noi se apropie un alt constructor: maistrul Constantin Bursuc. Îl cunosc bine. Este un bărbat înalt, cu părul negru și creț, cu mustață „à la Chiriac“, cu mâinile lungi și păroase ca niște labe de urs. Coboară parcă din povestirile vânătoarești ale lui Sadoveanu, sau dintr-unul din romanele sale istorice. Când l-am văzut prima dată pe șantierul stației „Timpuri Noi“ l-am asemuit, în imaginația mea, cu oștenii voievozilor moldoveni. Așa trebuie să fi arătat și ei, întocmai ca acest flăcău bucovinean, cioplit parcă dintr-un trunchi de stejar sau dintr-un colț de stîncă.

N-am uitat dialogul pe care l-am avut atunci cu el:

— Ați fost alăptat probabil de o cerboaică, sau poate de o ursoaică din Carpați, v-ați hrănit numai cu pulpă de zimbru la rug și v-ați potolit setea cu nectar de Cotnari, altfel nu știu cum ați crescut atît de înalt și puternic.

— Vai de capul meu — se tînguie el, înveselit de imaginația mea — de unde atîta lapte și atîta carne? M-am născut la întîi mai 1944, în plin război, după care a ur-

mat seceta și foametea. De foamea pe care am îndurat-o în copilărie îmi aduc aminte, dar de vreun ospăț nu. Unde mai pui că eram... opt copii la părinți.

— Cum arată ceilalți frați? Vă asemenați?

— Și încă cum! Toți băieții sîntem cap la cap. Mai avem patru cumnați. Sînt la fel. Toți, peste unu optzeci și trei. Cînd ne întîlnim, frații și cumnații, și mergem pe stradă, în urma noastră se întunecă, nu se mai vede nimic.

A avut viața atîtor constructori. Pleacă pe șantier la patrusprezece ani. Lucrează la construcția de locuințe din Suceava, în răspunderea fratelui său mai mare, Vasile, acum tehnician la trustul de construcții din Iași. Monta schele metalice, făcea ce putea face un copil. Cînd a împlinit optsprezece ani, s-a calificat. Nu mai avea nevoie de un „tutore“. Și-a ales școala de șoferi profesioniști.

— Dintre toate mașinile pe care le făcea școala, se destăinuie el, cel mai mult mă atrăgeau basculantele de mare capacitate. După ce am luat carnetul, m-am întors la Suceava. Căutam o mașină pe măsura dorinței mele. Am găsit-o la autobaza orașului, cu oferta de-a lucra pe șantierul drumului național Suceava-Botoșani. Era chiar ceea ce îmi doream.

— Acum ce mașină preferați?

— Pe șantier, tot basculantele, iar pe șosea „Renaultul 16“.

Mi-a arătat „Renault-ul“ lui. Îl luase nou cu ani în urmă.

— Câți kilometri aveți la bord?

— Aproape jumătate de milion.

Nu performanța mașinii m-a impresionat, ci drumurile parcurse de Constantin Bursuc. L-am întrebat cînd și cum a umblat atît?

— Toate concediile mi le petrec călătorind prin țară, cu soția și cele două fete. Le arăt locurile pe unde am

construit și ceea ce am construit, le arăt lor și văd și eu toate locurile frumoase din țară. E cel mai plăcut și recreativ concediu pe care mi-l doresc.

A urmat armata, apoi revenirea pe șantier, dar de data aceasta la Rovinari, la construcția barajului de deviere a Jiului.

— Acolo l-am cunoscut pe inginerul Vasile Grigoraș, în 1966 și de atunci nu ne-am mai despărțit. De la Rovinari am plecat în Valea Jiului, de-acolo la Baia Mare, apoi la metrou.

Acum e maestru în construcții hidrotehnice, după ce, ani la rând, lucrase ca șofer. Dar când a fost nevoie de macaragii, a lucrat ca macaragiu, și nu un sau doi, ci opt ani. Firește, cu certificat de calificare și autorizație în buzunar. De aceea l-am și întrebat ce meserii a mai învățat. Mi-a răspuns că le știe pe toate: tractorist, buldozerist, excavatorist, dulgher, fierar-betonist. Ca atîția alți mari constructori de pe șantierele noastre.

— Ați vrea, nea Costică, să-mi spuneți povestea acelei macarale care s-a prăbușit pe malul Dîmboviței? Și de care răspundeți chiar dumneavoastră, îi stîrnesc eu o mai veche amintire.

— De ce nu? Oricum, nu noi, constructorii, am fost vinovați. Când s-a prăbușit, eu eram la baza de producție Popești-Sere. A sunat telefonul. Cineva mă căuta chiar pe mine. Am simțit că e cam speriat și l-am întrebat ce e. A zis că trebuie să vin urgent pe șantier. Să știi, mi-am zis, că s-a întîmplat ceva cu vreun utilaj. Mă obseda această teamă, pentru că lucram pe un sol foarte instabil și aveau loc dese tasări de teren. La macara însă nu m-am gîndit. Era bine montată. Eram foarte sigur de asta pentru că am verificat-o pînă în cele mai mici amănunte. Când am ajuns pe șantier am văzut-o culcată la pămînt. Am simțit o greutate în piept de parcă macaraua se prăbușise chiar peste

trupul meu. Șeful, inginerul Grigoraș, mi-a spus să acționez repede ca s-o evacuum de acolo, să nu ne stînjenească activitatea. Trebuia s-o tăiem cu aparatele de sudură pentru că nu mai era bună decît pentru fier vechi. Se făcuse ca și cînd ar fi fost din plastilină. Cinci inși am lucrat la ea, o zi și o noapte, pînă am tăiat-o și evacuat-o. Prăbușirea ei a fost la început o enigmă. S-au făcut tot felul de supoziții, dar cauza adevărată nu putea fi descoperită. Cînd s-a prăbușit, ridica o legătură de bare metalice, sub sarcina maximă. Macaragiul povestea că în momentul în care greutatea fusese ridicată la cîtiva metri de pămînt, macaraua a făcut un balans, apoi s-a torsionat și a venit încet în jos. A fost chemat imediat reprezentantul firmei constructoare. A cercetat-o cu atenție, dar nu s-a dumirit. Am început să mă învîrtesc și eu pe lîngă ea și pînă la urmă am aflat ce căutam. De vină erau un bolt și o șaibă. Cedaseră din pricina metalului necorespunzător din care fuseseră confecționate.

Acum, maistrul Constantin Bursuc conduce lucrările de construcție la altă stație. Peste un an se va da și ea în folosință. Metroul înaintează cu repeziciune pe viitoarele trasee.

— Cînd am venit aici, în 1975, am găsit, pe locul unde trebuia să facem baza de producție, niște bălării de nici mașinile nu se vedeau din ele. Trustul adusese cinci silozuri de ciment de două sute cincizeci de tone, pentru stația de betoane, pe care șoferii le-au descărcat la întîmplare pe cîmp. Multe erau ascunse prin bălării. Tovarășul inginer Grigoraș zice: „Ăsta e un teren destul de mizerabil pentru ca noi să putem amplasa pe el baza de producție“. Într-adevăr, pentru culturi agricole nu era bun, nu creșteau pe el, cum spuneam, decît ciulini și alte buruieni. Cine să facă însă baza de producție, să monteze stația de betoane?

Știam că, dacă ești bun, totul cade pe capul tău. A venit un „specialist“ care s-a oferit să monteze silozurile, dar a pus niște condiții care l-au supărat rău pe șef și i-a spus să-și ia numaidecât valea, că altfel asmute cîinii vagabonzi, de pe lîngă Abator, la el. „Măi, nea Costică, îmi spune el, tu m-ai scos întotdeauna din încurcătură. Și, știi de ce? Pentru că ești băiat isteț...“. „Am înțeles, tovarășe inginer, unde bateți, îi răspund eu înainte de a-și termina gîndul. Dați-mi o schiță“, îi cer. M-a trimis la subinginerul Florian Măgui care avea documentația. Lucrarea nu mi s-a părut prea dificilă. Dar cînd am trecut la montarea pe teren, mi-a creat destule probleme. Șeful îmi spusese cu o ironică gravitate: „Iei oamenii pe care îi vrei. Numai să meargă treaba repede“. Dar ce oameni să iau? Nu aveam nici un meseriaș. Trebuia să mă mulțumesc cu ce găsesc. Adică, cu niște băieți necalificați care veneau pentru încadrare pe șantier. Buni și ăștia, mi-am zis. A fost nevoie să-i învăț mai întîi să țină un șurub în mînă. Dar munca cu tinerii, calificarea lor, e plăcerea mea. Și pe mine m-au învățat alții, și eu trebuie să-i învăț pe cei care vin la noi fără meserie. Ne-am chinuit mult cu silozurile. Cei care le-au descărcat le-au aruncat la întîmplare și noi trebuia să le adunăm la un loc. Le-am tras cu niște cabluri, cu forța brațelor. Eu am trecut apoi pe macara, le ridicam, băieții le potriveau și le strîngeau șuruburile. Lucram zi-lumină. Noaptea nu puteam lucra pentru că nu aveam curent electric. În pauza de masă ni se aducea mîncarea pe șantier și mîncam cu castronul în mînă, apoi jucam fotbal pe un teren pe care ni-l amenajaserăm singuri. Munceam din greu și ne distram de minune. În douăzeci și una de zile toate cele cinci silozuri fuseseră montate.

— Ce s-a mai întîmplat cu băieții aceia grozavi pe care începuserăți să-i învățați meseria de constructor, de la ținerea unui șurub în mînă?

— Păi, să vă spun câțiva: Marcu Cuțitaru e electrician, dacă nu cel mai bun, e, oricum, între cei mai buni de pe șantier. Marin Dogăiașu e șef de echipă la electricieni, Manus Mateianu e subinginer, șef de echipă la betoniști, Ioan Maghiar e și el șef de echipă, adică vreau să spun că toți cei cu care s-a început lucrarea sînt astăzi oameni de nădejde ai șantierului.

Trenul subteran aleargă cu viteză amețitoare. Sau poate așa ni se pare nouă această primă cursă, atît de mult dorită. În realitate, poate trenul nu depășește vitezele cu care sîntem obișnuiți. În vagonul în care mă aflu, în mijlocul grupului de constructori, cineva îmi face cunoștință cu un tînăr blond, pistruiat.

— Maistrul Alexandru Debrețin, se recomandă el.

Mi-l prezintă „pe larg” chiar inginerul Grigoraș, șeful șantierului care a construit stația „Timpuri Noi.”

— Lucrăm împreună din 1970, cînd l-am luat la mine, pe șantierul aducțiunii de apă „Runcu-Firiza” din Maramureș. De fapt, jumătate din efectivul cu care lucrăm în prezent îl alcătuiesc constructorii din județele Sălaj, Maramureș, Satu Mare și Bistrița-Năsăud. Eu sînt din Satu Mare. Din Valea Jiului am plecat singur la „Runcu-Firiza” și aveam nevoie de un colectiv de vreo cinci sute de oameni. Am luat tineri din partea locului. Ion Copoș, Vasile Rusu, Valentin Galamboși, Alexandru Moldovan, Ioan Mircescu, astăzi maiștri și șefi de echipă aici, la metrou, au venit odată cu mine. Nu ne-am mai despărțit decît în perioada concediilor. Colectivul nostru s-a format și sudat în Munții Gutâiului. Un tînăr cu care lucrasem la Rogojelu și pe Valea Jiului a aflat că sînt în Gutâi și a venit acolo. E vorba de maistrul Constantin Bursuc. Între noii mei tovarăși de șantier apăruse, apoi, într-o zi, un băiat slăbuț și blond care mi-a inspirat încredere. Îl chema Alexandru Debrețin. Tai-că-său ungur, mamă-sa romîncă. Lucrase înainte ca elec-

trician la mina Săsar. Bineînțeles, l-am luat imediat. Asta era, cum spuneam, prin 1970. Toate întâmplările frumoase, ori deloc frumoase, de-atunci încolo, ne-au găsit împreună. Nu vom putea uita cele douăzeci de zile de pe șantierul aducțiunii „Firiza“, când un puț adânc de o sută optzeci și doi de metri s-a umplut cu apă din pricina unei pane de curent. Douăzeci de zile și nopți am supravegheat pompele care funcționau neîntrerupt pentru evacuarea apei, odihnindu-ne și mîncînd pe apucate. Cum să uităm apoi revelionul din colonia „Izvoarele“, pe care ne-o amenajaserăm noi, în munți? Ne adunaserăm vreo zece familii ca să petrecem aici noaptea și prima zi de Anul nou, în peisajul munților și al zăpezii. Pe la orele douăzeci și două, cade o fază de la curent. Se face întuneric. Aprindem lămpile de carbid, ne lăsăm nevestele singure în baracă și noi, bărbații, plecăm pe linie să găsim defecțiunea. Am descoperit-o dimineața la ora șase. Nici nu mai aveam nevoie de lumină. Se făcuse ziuă pe cînd am ajuns înapoi. Dar nu ne-am întristat prea tare. Am prelungit „revelionul“ cu două zile și două nopți, ne-am recuperat orele pierdute prin nămeții pădurii în căutarea avariei de pe linia electrică. Viața de acolo, de pe celelalte șantiere, ne-a unit într-o adevărată familie muncitorească. Dacă unul singur lipsește din colectiv, parcă ne lipsește o mînă. De aceea, în 1975, cînd mi s-a propus să vin pe șantierul metroului, condiția mea a fost aceasta : să-mi iau cu mine toți oamenii. Firește, mi s-a acceptat dorința pentru că era și în avantajul șantierului. Am început lucrul la metrou în mai 1975. Misiunea șantierului nostru era construcția a doi kilometri și două sute de metri de tunel și a stațiilor de călători „Tim-puri Noi“ și „Abator“, cu subtraversarea Dîmboviței. Aceasta era porțiunea cea mai grea de pe tot traseul, pentru că, lucrînd la mare adîncime sub Dîmbovița, orice rost neetanș ne punea lucrarea și viața în pericol. Vă dați seama,

cu ce atenție și răspundere trebuia să lucrăm. Când am venit aici nu ne aștepta nimic de-a gata, decît niște desene, niște proiecte de lucrări. În rest, urma să ne descurcăm singuri. Ne-am înjghebat în cîteva zile o colonie socială în care am cazat șase sute de muncitori, o bază de producție, o stație de betoane și am pornit la treabă. Acesta a fost începutul și totodată o parte din biografia de șantierist a lui Alexandru Debrețin. Este de loc din Rodna, județul Bistrița-Năsăud. A urmat exact drumul fratelui său mai mare, Andrei Debrețin. Când a terminat Andrei școala profesională de electricieni, a intrat Alexandru la aceeași școală. După ce a terminat Andrei școala de maiștri, a început-o Alexandru. Cel mare și-a cumpărat mai întîi mașină, iar cel mic și-a făcut mai întîi casă. Apoi invers. Alexandru și-a făcut casă și Andrei și-a cumpărat mașină. Acum, iată-l pe maistrul Debrețin recunoscut pe bună dreptate între cei mai buni dintre constructorii metroului. Pe șantier el a avut o misiune foarte grea : introducerea energiei electrice la toate punctele de lucru. A lucrat cu douăzeci și opt de electricieni. Dificultatea consta în faptul că instalația electrică trebuia în așa fel gîndită și executată încît să corespundă indiferent ce consumator se leagă la ea : vibrosonete, stații de compresoare, pompe de epuismenț, orice. Instalația electrică făcută de el, deși amplasată în subteran, a stat tot timpul, ca să mă exprim metaforic, la înălțimea exigențelor noastre.

La stația „Eroilor“ urcă o cunoștință mai veche de-a mea : șeful de echipă Mihai Sadoveac. Și-a făcut singur portretul, cînd l-am cunoscut prima dată, ca un bun povestitor moldovean.

— Am adus șaisprezece oameni de la mine din satul Bălcăuți-Suceava și din satele din jur. Ei formează echipa mea de muncitori necalificați. Nu vreau s-o laud, dar încă nu ne-a combătut nimeni în întrecerea socialistă, pe tot

șantierul. La mine nu se există. Toți trebuie să fie băieți buni, să-și facă datoria. Acolo unde-l pun pe careva să lucreze, să fie responsabil. Cine nu-și vede de treabă, cu mine nu-i merge. La revedere, taică. Nu-mi pun capul pentru leneși și vagabonzi. Am în echipă și un văr de-al meu. Credea că dumnealui face excepție de la regulă. A întârziat într-o zi zece minute. L-am ars de nu s-a văzut. La noi așa e legea echipei. Cine face plus are plus. Cine rămâne în urmă are minus. Altfel, nu-i corect. Căutăm să muncim cu tactică. Merg la inginer și-l întreb: „Cum să facem ca să iasă o treabă bună?“ Ne explică și noi trebuie să deschidem ochii și urechile. Cu o lucrare ca asta nu-i de glumă. Neglijezi o chichiță și iese o dandana. Trebuie să fim mereu cu ochii în zece, să nu se întâmple nimic rău. Până acum n-am avut necazuri. Sîntem tot fruntași. Toader Viușenco, Petru Viușenco, Dumitru Sadoveac sînt cei mai de ispravă. Dar și ceilalți. Toți sînt de ispravă, pentru că îmi știu de respect și altfel nu se poate. Sîntem o echipă și o echipă trebuie să rămînem...

Zi de toamnă în care zăpezile au coborît deja pe coastele Carpaților, în timp ce jos, în câmpii, pe lunci și pe dealuri, încă se mai ară, țăranii pregătesc recoltele anului ce vine. Pe cele mai mari șantiere ale țării — Canalul Dunăre-Marea Neagră, Combinatul siderurgic Călărași, Combinatul petrochimic Midia-Năvodari — constructorii visează ziua inaugurării. Ea va veni, prin măiestria și dăruirea lor, atunci cînd e prevăzută în calendarele fiecărui șantier, ca o sărbătoare a permanentei noastre deveniri umane.

În stația „Grozăvești“ urcă inginerul Mircea Lazăr. Este chiar șeful lotului care construise stația centrală.

I-am răsfoit cîndva cartea de muncă. Prima filă poartă anul 1963. Anul terminării Institutului politehnic din Timișoara, dar și al debutului în profesia de constructor. Prima

probă o trece pe șantierul barajului Firiza din Maramureș. În anul următor construiește în premieră un baraj din anrocamente. Pe șantierul Fabricii de metale neferoase întâlnește cea mai frumoasă și mai bună fată din viața lui : inginera stagiară Nadia, care avea să devină curînd... Nadia Lazăr. Următoarele file : Galați — priza de apă Siret de la Bărboși ; Brazi, construcția fabricii DMT și instalația fenolacetonă ; București, Întreprinderea de mașini grele și Institutul de fizică atomică ; Mihăilești, complexul agro-zootehnic ; Tîrgoviște, șapte sute de apartamente construite de șantierul pe care îl conducea ; octombrie 1976, la metrou, cu sarcina de a construi stația centrală, ca șef de șantier.

Ne-am permis atunci o indiscreție, citind în jurnalul lui de constructor :

„N-am văzut niciodată o stație de metrou. E o noutate pentru mine și mă va pasiona construcția ei. Pe toate șantierele, la toate obiectivele, la ridicarea cărora am participat, era și ceva străin, de import. Aici e totul românesc. Tehnica și tehnologia de lucru sînt gîndite de specialiștii noștri... Dintotdeauna o lucrare de construcție s-a executat din jos în sus. Aici e invers... Cea mai grea fază a lucrării : radierul. Inginerul Costin Enăceanu îmi dă cotele de lucru, eu armez și torn betonul. N-am turnat niciodată un radier cu asemenea grosime. Ritmul de lucru e extraordinar. Turnări de betoane, care pe alte șantiere durau jumătate de an, le facem aici într-o singură lună, printr-o bună gîndire a lucrării și o foarte bună mecanizare a turnărilor. Stîlpii centrali ai stației se fac după o idee, pe cît de simplă pe atît de eficientă, cu ajutorul a două inele. Sînt primii stîlpi rotunzi pe care i-am turnat. Și, în ansamblu, lucrarea cea mai frumoasă“.

Pe peronul ultimei stații, „Semănătoarea“, ne așteaptă la coborîre un alt grup de constructori : maistrul Gheorghe

Procopie, subinginer Ioan Ilie, Emanuel Obaciu, mecanic de utilaj, inginer Anastasiu Bogdan, Marin Răduinea, șef de echipă, Petre Jilavu, șef de echipă, Ion Popescu, Gheorghe Deaconu, Ioan Deaconu, Ilie Mihăilescu, Vasile Alexe, Florescu Marin, dulgheri, betoniști, mineri. Îl revăd printre ei pe maistrul Sandu Gălie. Are părul cărunt și fața brăzdată de cute înăsprite de soarele, frigul și ploile șantierelor. Se apropie de vârsta pensionării, dar nici nu se gîndește să renunțe la profesia lui de constructor, la viața de șantierist, pentru că altă viață nici nu cunoaște.

— De la ce vîrstă ați început să munciți pe șantiere ?
l-am întrebat cu ani în urmă, cînd construcția metroului abia începuse.

— Tatăl meu era zidar și lua antreprize de la Prager, în Constanța. Așa că, de copil, mă ducea cu el pe șantiere și-l ajutam după puterile mele.

— Care a fost prima lucrare făcută de dumneavoastră ?

— Un zid de protecție la o întreprindere petrolieră, din Constanța. Îl terminasem în ultima zi de pace. A doua zi a început războiul. Am fost încorporat și trimis pe front...

Prizonieratul, revenirea în țară cu Divizia de voluntari „Horia, Cloșca și Crișan“, rănirea pe frontul antifascist, spitalizarea pînă în 1947. Acestea au fost „momentele“ de întrerupere a activității lui de constructor. Reluăm dialogul, astăzi, la capătul unei lungi „călătorii“ pe verticala și orizontala șantierelor țării.

— Ce ați făcut după război ? Cu ce ați început ?

— În '47 m-am angajat la construcția de căi ferate București. Cîțiva ani buni am lucrat în acest sector. Apoi am fost transferat la trustul „Carpați“, la construcțiile de hoteluri și locuințe de pe litoral. Colectivul nostru a ridicat pe litoral primele blocuri glisate din țară. Dar cea mai frumoasă lucrare anterioară, la care am participat, a fost

gara din Constanța, o premieră și ea în concepția constructorilor și arhitecților noștri. Din ordin de sus am fost transferat apoi la Trustul industrial de construcții București pentru construcția celei de a doua linii de superfosfați de la Combinatul chimic din Năvodari. De aici, la Combinatul chimic Călărași, după aceea la Combinatul chimic Turnu Măgurele, apoi la Alexandria unde am făcut un mare complex pentru creșterea și îngrășarea porcilor și câteva sute de apartamente. Treburile mergeau bine. Am fost promovat șef de lot la construcția Fabricii de rulmenți. După ce am terminat-o, mi s-a încredințat o altă lucrare aparte: Întreprinderea avicolă din același oraș. De acolo, în decembrie 1975, am fost chemat la metrou.

— Când v-a fost mai greu, aici, pe șantierul metroului?

— Nici o zi n-a fost ușoară la metrou. Pentru nimeni. La suprafață, orice ai construi e incomparabil mai ușor decât o construcție în subteran. Misiunea mea aici a fost armarea tunelului pe o distanță de doi kilometri și trei sute de metri în zona întreprinderii „Dîmbovița”. Aș zice, cea mai dificilă și mai plină de surprize neplăcute de pe tot traseul. Am executat fel de fel de lucrări, am practicat pe șantiere, în cei treizeci și trei de ani, toate meseriile și față de toate am respectul cuvenit. Dar rămân la convingerea că cea mai dură dintre toate e cea de fierar-betonist. O singură bară dacă nu e bine pusă la locul ei se poate prăbuși lucrarea. În meseria noastră se cere o calitate totală. La început, formația de fierar-betonisti pe care trebuia s-o conduc era doar pe hîrtie. Aveam doi-trei muncitori de bază, pe lângă care am pus să lucreze douăzeci și cinci, treizeci de tineri necalificați. Trebuia să fiu tot timpul lângă ei și cu ochii pe ei, să le arăt, să-i îndrum, pentru că, din cei doi-trei calificați, numai unul știa să se uite într-un desen tehnic. Aici toți învățam cu fierul în mînă. După

trei-patru luni i-am format cît de cît, apoi i-am înscris la școală. Au trecut prin sita noastră peste două sute, pentru a rămîne douăzeci și cinci. Se selectau singuri. N-am dat pe nimeni afară, însă au rămas cei care au rezistat și care nu se tem de nimic. Cînd am terminat primul planșeu, în decembrie 1975, afară erau minus cincisprezece grade. Dulgherii terminaseră cofratul pe la orele șaisprezece. Începuse să se însereze cînd am intrat noi în frontul de lucru. Ni se lipeau mănușile de protecție de barele de oțel. Gu toate acestea, pe la începutul nopții, am terminat toată treaba. După noi trebuiau să vină sudorii. Dar din cauza gerului, ciocanul electric nu se încălzea, iar oamenii erau istoviți. Lucrau deja de douăsprezece ore. I-am trimis să se odihnească. Nici n-au vrut să audă. Au adunat vreascuri, resturi de scînduri, ziare vechi de prin barăci și au aprins un foc. Nu să-și încălzească mîinile ci să încălzească oțelul pentru a-l putea suda. În ei ardea altfel de flacără. Spre dimineață, totul a fost gata. Să-i fi văzut cît de fericiți și mîndri erau băieții, cînd au ajuns la dormitoare, cu promo-roaca în plete și cu zorii senini în priviri...

16 noiembrie 1979. Astăzi, după patru ani și jumătate de la baterea primului țaruș pe malul Dîmboviței, care marca începerea lucrărilor, tronsonul *u n u* al metroului va fi inaugurat oficial. Trenul subteran a străbătut deja mii de kilometri, cu milioane de pasageri la bord în cursele experimentale începute cu mai bine de o lună în urmă.

Panglica inaugurală este tăiată de întîiul constructor al țării, tovarășul *N i c o l a e C e a u ș e s c u*, secretarul general al partidului, președintele Republicii. Niciodată nu s-au tăiat atîtea simbolice panglici, la porțile atîtor construcții, cîte s-au tăiat în anii de cînd în fruntea partidului și a țării se află tovarășul *Nicolae Ceaușescu*, pentru că niciodată nu s-a construit atît de mult și atît de mareș. Metroul s-a construit și el din generoasa sa inițiativă. Vreme de patru ani și jumătate a fost alături, cu fapta și cu gîndul, de constructori și specialiști, urmărind și îndrumînd pas cu pas mersul lucrărilor, pentru ca totul să decurgă cum trebuie, pentru ca nimic să nu lipsească oamenilor pe șantiere, nimic să nu se greșească în această lucrare de laudă și cinstire.

Drum bun, metrou !

El a pornit mai întîi din visul și fantezia noastră, din inima, fantezia și priceperea constructorilor noștri, apoi din

stația centrală din Piața Unirii. Leagă deocamdată între ele doar șase stații de pe malul Dâmboviței, două repere industriale : uzinele „Semănătoarea” și „Timpuri Noi”. Dar cînd intrăm în acest tunel al timpului și urcăm în vagoanele ca niște nave cosmice, iar trenul pornește în plină viteză, știm că, la capătul traseului, coborîm, de fapt, în viitorul marelui oraș.

- Cea mai lungă aventură subterană, 5
- Bibliografie pentru un vis, 14
- „Borna kilometrică zero ! Recepție !“, 20
- Un pumn de beton pentru statuia orașului, 33
- Cei treizeci și șase din brigada podarilor, 41
- Uneori, prelungirea cu o zi a liniei de metrou e o chestiune de familie, 49
- La confluența Bistriței cu Dimbovița, 63
- Imposibila raportare la cazurile obișnuite, 76
- Cine l-a salvat pe Răzvan ?, 86
- „Nu vă faceți probleme, tovarășe inginer ! Întreaga zonă a fost inun-
dată“, 94
- Dintele rău al pământului, 103
- El este profesorul, 109
- 20.000 de metri sub munți, 118
- La a doua chemare, 133
- Umblau tăcuți și gravi pe fundul mării, 148
- Noapte de literatură fantastică, 168
- Pământul se mîngîie cu inima și se sfidează cu palmele, 179
- După chipul și asemănarea stejarilor, 193
- Operațiunea s-a încheiat, operațiunea continuă..., 203
- * * *, 219

Lector : ANA BARBU
Tehnoredactor : AUREL BUCUR

Apărut 1981. Bun de tipar 15.I.1981. Coli tipar 14.



Tiparul executat sub comanda
nr. 1390 la

Întreprinderea poligrafică
„13 Decembrie 1918”,
str. Grigore Alexandrescu nr. 89—97
București,
Republica Socialistă România

Romulus Lal este unul dintre acei „reporteri frenetici“ care ajung întotdeauna, cu promptitudine, exact acolo unde se petrec evenimente importante. Sutele de reportaje apărute de-a lungul timpului în „Scînteia tineretului“ și în alte publicații, ca și cartea sa despre construirea Transfăgărășanului, se caracterizează tocmai prin nerăbdarea de a străbate spații, de a cunoaște oameni, de a ține pasul cu viața în continuă schimbare. Noua sa carte, consacrată metroului bucureștean, reunește toate aceste calități, oferind o lectură captivantă. Autorul recurge la numeroase modalități publicistice. El face incursiuni în istoria arhitecturii românești, aduce în prim-plan chipuri de constructori, evocă amintirile lor, relatează „de la fața locului“ întâmplări senzaționale, reproduce dialoguri purtate cu autorii drumului subteran. Scrierea sa seamănă cu un mozaic care cuprinde și pagini de proză, și fraze cu suflu poetic, și considerații de ordin tehnic, și episoade desprinse parcă dintr-un basm. Ceea ce unifică toate aceste mijloace de exprimare este freamătul realității.

Alex. Ștefănescu